



3 1761 11650509 0





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505090>





















Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la  
trente-troisième législature 1986-1987

## SENATE OF CANADA

---

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

---

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

---

Wednesday, July 22, 1987

Le mercredi 22 juillet 1987

**Issue No. 21**

**Fascicule n° 21**

**Eighth proceedings on:**

**Huitième fascicule concernant:**

Bill C-18, An Act respecting national  
transportation, and

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant  
les transports, et

Bill C-19, Motor Vehicle Transport  
Act, 1986

---

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les  
transports routiers

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

De Bané	Macdonald ( <i>Cape Breton</i> )
Bell	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	

\**Ex officio Members*

(Quorum 4)



LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

De Bané	Macdonald ( <i>Cap-Breton</i> )
Bell	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	

\**Membres d'office*

(Quorum 4)



**ORDERS OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division."

**ORDRES DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, c.p., que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*



## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 22 JUILLET 1987

(36)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 9 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois. (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cap-Breton*), Muir, Spivak, Stewart et Stollery. (7)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Kenny.

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

L'honorable sénateur Le Moyne propose

Que le Comité se réunisse à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité étudie le calendrier de ses travaux.

A 9 h 55, le Comité suspend ses travaux à huis clos et reprend ses audiences publiques.

LE MERCREDI 22 JUILLET 1987

SÉANCE DE L'AVANT-MIDI

(37)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 55, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cap-Breton*), Muir, Spivak, Stewart et Stollery. (7)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Adams et Kenny.

*Également présents:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins:*

*De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:*

M. Michael Lynk, adjoint au président et

M. Harry Moon.

*Du Syndicat canadien de la fonction publique:*

M. Richard Balnis, attaché de recherche;

M. Richard Nolan, président de la division aérienne.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 22, 1987

(36)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 9 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), Muir, Spivak, Stewart and Stollery. (7)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senator Kenny.

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

The Honourable Senator Le Moyne moved—

That the Committee sit in camera, without transcription or interpretation services.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Committee examined its schedule of activities.

At 9:55 o'clock a.m., the Committee concluded its *in camera* meeting and resumed its public hearings.

WEDNESDAY, JULY 22, 1987

MORNING SITTING

(37)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:55 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), Muir, Spivak, Stewart and Stollery. (7)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Adams and Kenny.

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

*Witnesses:*

*From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:*

Mr. Michael Lynk, Assistant to the President;

Mr. Harry Moon.

*From the Canadian Union of Public Employees:*

Mr. Richard Balnis, Research Assistant;

Mr. Richard Nolan, President, Air Division.



*De la Fraternité des wagonniers de chemins de fer:*

M. Léo Roy, 2<sup>ième</sup> vice-président;

M. Brian MacDonagh, adjoint au vice-président, section C.P.

Le comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Lynk dépose un mémoire et un document, pièce justificative, TC-21-A, fait une présentation, et avec son témoin, répond aux questions.

M. Balnis dépose un mémoire, pièce justificative, TC-21-B, fait une présentation et avec M. Nolan, répond aux questions.

M. Roy dépose un mémoire et un document, pièces justificatives, TC-21-C et TC-21-C1, fait une présentation, et avec M. MacDonagh, répond aux questions.

L'honorable sénateur Stollery propose

Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 12 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

LE MERCREDI 22 JUILLET 1987

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(38)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 14 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs De Bané, Langlois, Le Moine, Macdonald (*Cap-Breton*), Muir, Stewart, et Stollery. (7)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Adams.

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins:*

*De «Canadian Retail Shippers' Association»:*

M. Doug Stewart, directeur général.

M. David McCalden, directeur de la distribution nationale (Sears Canada);

M. L. Kaine, directeur, services de distribution, (Eaton's).

*De «Coalition of Concerned Shippers»:*

M. Ken Johnston, directeur du transport et du trafic;

M. Bob Toporowski, directeur du transport et de la planification.

*Du ministère des Transports:*

M. R. Withers, sous-ministre;

M<sup>me</sup> M. Bloodworth, conseiller général intérimaire.

*From the Brotherhood Railway Carmen of Canada:*

Mr. Léo Roy, 2nd Vice-President;

Mr. Brian MacDonagh, Assistant Vice-President, C.P. Section.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Lynk tabled a brief and a document, exhibit TC-21-A, made a presentation and, along with his witness, answered questions.

Mr. Balnis tabled a brief, exhibit TC-21-B, made a presentation and, together with Mr. Nolan, answered questions.

Mr. Roy tabled a brief and a document, exhibit TC-21-C and TC-21-C1, made a presentation and, along with Mr. MacDonagh, answered questions.

The Honourable Senator Stollery moved—

That the Committee adjourn.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Committee adjourned at 12:05 o'clock p.m. until 2 o'clock p.m.

WEDNESDAY, JULY 22, 1987

AFTERNOON SITTING

(38)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senator De Bané, Langlois, Le Moine, Macdonald (*Cape Breton*), Muir, Stewart and Stollery. (7)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senator Adams.

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

*Witnesses:*

*From the Canadian Retail Shippers' Association:*

Mr. Doug Stewart, General Manager.

Mr. David McCalden, National Distribution Manager (Sears Canada);

Mr. L. Kaine, Distribution Services Manager (Eaton's).

*From the Coalition of Concerned Shippers:*

Mr. Ken Johnston, Manager, Transportation and Traffic;

Mr. Bob Toporowski, Manager, Transportation and Planning.

*From the Department of Transport:*

Mr. R. Withers, Deputy Minister;

Mrs. M. Bloodworth, Acting General Counsel.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Stewart dépose un mémoire, pièce justificative, TC-21-D, fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Johnston dépose un mémoire, pièce justificative TC-21-E, fait une présentation et, avec M. Toporowski, répond aux questions.

A 15 h 25 le Comité fait une pause.

A 15 h 35, le comité reprend ses travaux.

M. Withers dépose un mémoire, pièces justificatives TC-21-F et TC-21-G, et avec M<sup>me</sup> Bloodworth, répond aux questions.

L'honorable sénateur Le Moyne propose  
Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 16 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Stewart tabled a brief, exhibit TC-21-D, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mr. Johnston tabled a brief, exhibit TC-21-E, made a presentation and, along with Mr. Toporowski, answered questions.

At 3:25 o'clock p.m., the Committee took a short recess.

At 3:35 o'clock p.m., the Committee resumed sitting.

Mr. Withers tabled two documents, exhibits TC-21-F and TC-21-G, and, along with Mrs. Bloodworth, answered questions.

The Honourable Senator Le Moyne moved—  
That the Committee adjourn.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Committee adjourned at 4:30 o'clock p.m.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Wednesday, July 22, 1987

[Text]

**The Chairman:** I call the meeting to order.

This morning we have as our first witness, from the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, Mr. Michael Lynk, Assistant to the President.

**Mr. Michael Lynk (Assistant to the President, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers):** I am Michael Lynk, an executive assistant to the national president of the CBRT and GW. Appearing with me is Harry Moon, who will have a few words to say on trucking deregulation. Mr. Moon is the recording secretary for local 100, which is our large amalgamated trucking local based in Vancouver, British Columbia.

My national president, Mr. Hunter, apologizes that he could not be here this morning. He has an important Canadian Labour Congress executive meeting in Toronto this morning; otherwise he would be here. He did ask me, however, to pass along his thanks to the Senate and to the Senate Committee on Transport for agreeing to spend this time, despite the pressure from the House of Commons to rush this legislation through. He believes, and we believe, that this legislation is very important and deserves careful consideration and debate, and we thank you for giving us the time to do that.

Before entering into my explanatory comments on Bills C-18 and C-19, let me first explain to you who my union is, the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers. We were founded in Halifax in 1908, and are the oldest Canadian union in the Canadian labour movement. We have 35,000 members, who come from a wide variety of transport sectors. We have clerical and technical workers at CN Rail. We represent the on-board and off-board workers at VIA Rail. We are truck drivers. We are Pacific tugboat operators. We are sailors on grain carriers in the Great Lakes. We are employed at Air B.C. We are employed at the St. Lawrence Seaway Authority, and we are also bus drivers in Quebec and Ontario for Voyageur.

As a union of transport workers, we are opposed to the policy direction and the philosophic underpinnings of these two pieces of legislation presently before you. As Canadians, as transport workers, as consumers and as Canadian citizens of different parts of this country, we have long fought for and supported more and better regulation of our transport industry, for several very important policy reasons, first of all regarding service.

Through the management of entry and exit licences, regulation helps to ensure that transport service, be it air, rail, trucking, bus or whatever, is operated on an equitable basis to all regions. This is critical to a country like Canada, with a relatively small population spread throughout such a vast landscape.

## TÉMOIGNAGES

Le mercredi 22 juillet 1987

[Traduction]

**Le président:** La séance est ouverte.

Notre premier témoin représente la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers; il s'agit de M. Michael Lynk, adjoint au président.

**M. Michael Lynk, adjoint au président de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:** Je m'appelle Michael Lynk et je suis adjoint exécutif au président national de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers. Je suis accompagné de M. Harry Moon, qui aura quelques mots à vous dire au sujet de la déréglementation dans l'industrie du camionnage. M. Moon est secrétaire-archiviste de la cellule 100, qui est notre grande cellule centrale pour le camionnage à Vancouver, en Colombie-Britannique.

Le président national, M. Hunter, s'excuse de son absence. Si ce n'avait été d'une réunion importante de la direction du Conseil canadien du travail à Toronto, il aurait été là en personne. Il m'a demandé de remercier le Sénat et le Comité sénatorial permanent des transports et des communications d'avoir accepté de nous entendre en dépit des pressions exercées par la Chambre des communes pour faire adopter ce projet de loi. Il croit, comme nous tous, que le projet de loi est très important et qu'il mérite d'être étudié et débattu à fond et nous vous remercions de nous en avoir donné le temps.

Avant de vous faire part des opinions de notre syndicat au sujet des projets de loi C-18 et C-19, je voudrais vous expliquer en quoi consiste la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers. La Fraternité a été fondée à Halifax en 1908 et elle est le plus ancien syndicat du mouvement ouvrier canadien. Elle compte 35 000 membres, qui appartiennent à une foule de secteurs de l'industrie des transports. Certains des employés de bureau et des techniciens du CN y sont affiliés. Elle représente les employés de train et de gare de VIA Rail, les camionneurs, les pilotes de bateaux-remorqueurs du Pacifique, les marins des cargos céréaliers des Grands Lacs, les employés d'Air B.C., ceux de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et les conducteurs d'autobus québécois et ontariens de la compagnie Voyageur Colonial.

En tant que syndicat des employés des transports, nous nous opposons à l'orientation politique et aux principes fondamentaux de ces deux projets de loi. En tant que Canadiens, employés des transports, consommateurs et résidents de diverses régions du pays, nous réclamons depuis longtemps une meilleure réglementation de l'industrie des transports, et ce, pour plusieurs raisons très importantes qui tiennent à notre politique, surtout en ce qui concerne le service.

La réglementation aide, par le biais de la gestion des licences d'entrée et de sortie, à assurer une gestion équitable pour toutes les régions des services de transport, qu'ils soient assurés par avion, par train, par camion, par autobus ou par d'autres moyens. Cela est d'une importance primordiale dans un pays comme le nôtre où la population, relativement faible, est disséminée sur un immense territoire.

## [Text]

The second policy reason goes to safety. Regulation, by ensuring a relatively stable industry and relatively predictable fares, rates and costs, allows transport companies to be able to set a significant amount of operating capital aside for continued equipment purchase, for high levels of maintenance and for the employment of skilled safety personnel, thus usually exceeding the government safety standards in that industry.

The third reason goes to fares and to rates. Regulation of rates and fares is currently, under regulation, based upon the principle of equity of cost, so that passengers or freight pay roughly the same amount for travelling the same distance, regardless of whether it is a heavily travelled or more modestly travelled route.

These three principles are long-standing cornerstones of our national transportation policy, which in turn is a significant element of the national glue that holds us together as a distinct nation on the North American continent. By recognizing the critical role of public regulation in our transport industry, we are better able to shape and implement important social goals, such as regional development and industry development policy, which would be virtually impossible with the free play of the forces of the marketplace. Without some form of public economic planning and managed competition, we as Canadians are left to the inequities of the open marketplace, which invariably rewards the big over the small, the wealthy regions over the poorer regions and the wealthy over the less advantageous in our society.

There is a fourth public policy principle that I want to address and spend some time on, and that is pursuit of equitable and harmonious labour relations in the transport industry in Canada.

Should transport deregulation be introduced in Canada, should we see unregulated competition among and between transport companies in the different sectors, should we see an intense downward economic pressure on the operating costs of airlines and trucking companies and rail companies as a direct result of deregulation, then we are going to see a decline in safety standards, as occurred in the United States after deregulation, a decline in service to smaller and medium-sized communities, which also occurred in the U.S. after deregulation, and a drastic rise in fares and rates for those regions of Canada outside the economic heartland, as also occurred in the U.S. We are also going to see a dramatic upheaval in labour relations in the transport industry in Canada, which employs some 450,000 Canadians, almost 60% of whom are covered by collective agreements.

Already we are witnessing the first frost of collective bargaining under deregulation in the Canadian transport industry. In 1985, in the normally tranquil airline industry, we saw strikes in all the major airlines, primarily over deregulation-inspired concessions sought by the companies.

## [Traduction]

La deuxième raison, qui découle aussi de notre politique, est la sécurité. La réglementation assurant une stabilité relative dans l'industrie ainsi que des prix, des tarifs et des coûts relativement prévisibles, les compagnies de transport d'affecter un fonds de roulement assez élevé à l'achat régulier de matériel, à la qualité de l'entretien et à l'emploi de personnel de sécurité qualifié, ce qui leur permet habituellement d'excéder les normes de sécurité imposées par le gouvernement.

Notre troisième raison concerne les prix et les tarifs. Aux termes des règlements actuels, la réglementation des prix et des tarifs est fondée sur le principe de l'équité des coûts en vertu duquel le transport sur une distance donnée coûte à peu près la même chose, qu'il s'agisse de passagers ou de fret et que la route choisie soit fréquemment ou rarement employée.

Ces trois principes sont depuis longtemps les piliers de notre politique nationale des transports, qui est un élément important du mortier qui assure l'intégrité de notre pays et en fait une nation distincte sur le continent nord-américain. En reconnaissant le rôle primordial de la réglementation publique de l'industrie des transports, nous sommes plus en mesure de nous fixer et d'atteindre des objectifs sociaux importants, comme le développement régional et industriel, qui seraient virtuellement utopiques si nous laissions les forces du marché jouer librement. Sans une forme quelconque de planification économique publique et de gestion de la concurrence, les Canadiens seraient désarmés devant les injustices du libre marché qui donnent invariablement aux grandes entreprises, aux régions riches et aux bien nantis l'avantage sur les petites entreprises, les régions plus désavantagées et les moins fortunés de notre société.

Il y a un quatrième principe relatif à la politique publique auquel je tiens à consacrer quelques minutes, et il s'agit de la recherche de relations de travail équitables et harmonieuses dans l'industrie des transports au Canada.

Si les transports étaient déréglementés au Canada, si on laissait les compagnies de transport des différents secteurs se concurrencer librement et si les sociétés aériennes, les sociétés ferroviaires et les compagnies de camionnage étaient obligées de réduire leurs frais d'exploitation, nous constaterions vite un affaiblissement des normes de sécurité, comme cela est arrivé aux États-Unis après la déréglementation, une baisse de la qualité des services offerts aux petits et moyens centres urbains, qu'on a également constatée aux États-Unis après la déréglementation, et une forte augmentation des prix et tarifs pratiqués dans les régions du Canada qui sont éloignées des grands bassins démographiques, comme cela s'est également produit aux États-Unis. Les relations de travail dans l'industrie canadienne des transports, qui emploie quelque 450 000 Canadiens, dont quelque 60 p. 100 sont sous le régime de conventions collectives, seraient considérablement bouleversées.

Nous sommes déjà témoins du premier gel des conventions collectives entraîné par la déréglementation dans l'industrie canadienne des transports. En 1985, dans l'industrie des transports aériens, qui est habituellement calme, toutes les compagnies ont essuyé des grèves qui étaient surtout causées par les concessions qu'elles exigeaient des travailleurs à cause de la déréglementation.



## [Text]

In trucking we are seeing a major shakeout of the industry, with mergers, buyouts, and bankruptcies abounding, and drivers by the score losing their jobs.

In the rail industry we are going full steam ahead towards a national rail strike in August, solely over major deregulation-inspired concessions sought by the rail companies such as two-tier wage systems, a two-year freeze on wages, and major changes to the job security protections that rail workers have won over the years.

We only have to look southward to the United States to see the callous effect that deregulation has had upon hundreds of thousands of transport workers there. At least 100,000 unionized truckers have lost their jobs, 40,000 airlines workers were dislocated, and 150,000 rail jobs were lost since deregulation was introduced. Those who were able to hang onto their jobs found them to be considerably worse than those that existed before deregulation. Wages are now in competition as companies force their workers to bid lower and lower against each other to hang onto their jobs. Strikes abounded everywhere, and we saw severely reduced benefits and pension plans as well as the widespread introduction of the two-tier wage scale.

The two-tier wage scale is something that we in the rail industry are facing in our negotiations with the rail companies. The idea is that new employees hired after the signing of a collective agreement will be paid a permanently lower salary than present employees. Unions oppose them because they create two unequal classes of employees and because they violate the principle of equal pay for work of equal value. Two-tier wage systems also create lower morale and a diverse work force. I ask you to imagine, senators, how the Senate would function if a new pay system were introduced where new senators appointed after a certain date were to be paid on a permanently lower scale than present senators.

I should tell you that while the two-tier wage scales were introduced in North America in a big way in the aftermath of the American transport deregulation, they are far from new and have not had a very successful history. Those of you who may have read Edward Gibbon's *The History of the Decline and Fall of Roman Empire* may remember that in 271 A.D. the Roman Empire established a two-tier wage system for new recruits in the Roman army. The recruits were dissatisfied because they felt cheated. Also, the experienced soldiers became apprehensive that they would be displaced by cheaper soldiers or that their wages would be cut. Within a year there was a revolt; the emperor was slain by his own soldiers. So much for the lessons of history.

## [Traduction]

L'industrie du camionnage est fortement secouée par un vent de fusions, de rachats et de faillites qui entraînent la mise à pied d'une foule de camionneurs.

L'industrie des transports ferroviaires se dirige à toute vapeur vers une grève nationale prévue pour le mois d'août et uniquement provoquée par les concessions importantes que la déréglementation force les sociétés à exiger de leurs employés, notamment le système du double taux de rémunération, un gel de deux ans des salaires et d'importantes modifications aux clauses relatives à la sécurité d'emploi que les employés des chemins de fer ont gagnées après des années de lutte.

Il suffit de jeter un coup d'œil à ce qui est arrivé aux États-Unis, où la déréglementation a eu des conséquences désastreuses sur des centaines de milliers de travailleurs des transports. Depuis la déréglementation, au moins 100 000 camionneurs syndiqués ont été mis à pied, 40 000 employés des sociétés aériennes ont été transférés et 150 000 emplois ont été perdus dans les transports ferroviaires. Ceux qui ont réussi à garder leur emploi se sont rendu compte que leurs conditions étaient beaucoup moins avantageuses que celles qu'ils avaient avant la déréglementation. La concurrence s'exerce maintenant au chapitre des salaires, car les compagnies forcent leurs employés à se faire une guerre de soumissions à laquelle ces derniers doivent se livrer s'ils veulent conserver leur emploi. Des grèves ont éclaté partout et l'adoption du double taux de rémunération a entraîné une forte réduction des avantages sociaux et des régimes de pensions.

Le double taux de rémunération est une éventualité à laquelle les travailleurs des chemins de fer devront faire face dans leurs négociations avec leurs employeurs. Ce principe veut que les employés qui seront engagés après la signature de la convention collective soient rémunérés en permanence à un taux inférieur à celui qui est accordé aux employés actuels. Les syndicats s'y opposent parce que ce système crée deux classes inégales d'employés et parce qu'il viole le principe du salaire égal pour un travail d'égale valeur. Il nuit également au moral des travailleurs, ce qui diminue le rendement. Imaginez un peu, sénateurs, comment le Sénat fonctionnerait si, en vertu d'un nouveau système de traitement, les sénateurs nommés après une certaine date touchaient en permanence un traitement inférieur à celui des actuels sénateurs.

Vous devez savoir que si le système du double taux de rémunération est en vogue en Amérique du Nord depuis la déréglementation de l'industrie des transports des États-Unis, il n'est pas du tout nouveau et son histoire n'est pas très édifiante. Ceux d'entre vous qui ont lu l'ouvrage d'Edward Gibbon intitulé *The History of the Decline and Fall of the Roman Empire* se souviennent peut-être qu'en l'an 271 de notre ère, l'empire romain a établi un deuxième taux de solde pour les recrues de l'armée. Les nouveaux soldats étaient mécontents parce qu'ils s'estimaient lésés, alors que les militaires de carrière se sont mis à craindre d'être remplacés par les recrues, qui coûtaient moins cher à l'empire, ou de voir leur solde réduite. En moins d'un an, l'armée s'est soulevée et l'empereur a été mis à mort par sa propre armée. Voilà pour la leçon d'histoire.

*[Text]*

Our Canadian transport industry offers good, well-paid, secure, stable jobs to hundreds of thousands of Canadians. Remember that labour costs make up 35% to 40% of operating costs in the transport industry. When a trucking, rail, or airline company is forced through unregulated competition to start cutting their operating costs, where are they going to pare? Fuel costs, banking costs, equipment purchases, taxes—they have no control over those sorts of costs. The only areas they can cut are labour costs, safety maintenance, and service, with labour costs probably being the most vulnerable.

What makes micro-economic sense makes macro-economic tragedy. In a society that has long given up the pretense of full employment and has made a stigma of those who, through no fault of their own, cannot find work, is it any wonder that deregulation-inspired strikes are so bitter? Remember, transport workers are not just another factor of production. They cannot be placed in inventory storage or sold at discount sales. They will not react to lay-offs and cutbacks by singing hymns about the magic of the unfettered marketplace. These future unemployed have faces and they have names; they have families who depend upon the job and their income security. They view their work as more than just a pay-check, more than just 8 or 10 hours out of a day. These jobs are their careers, their expression of how they feel valued and productive in this society. To them and to us, deregulation is not an entrepreneur's garden of delight but a looming human tragedy.

Besides industrial relations, which is nowhere mentioned as one of the objectives of the National Transportation Policy in clause 3 of Bill C-18, we have other serious concerns about the proposed legislation.

There are a number of myths surrounding the supposed benefits of deregulation and they were circulating as arguments in the U.S. in the late 1970s when it was introduced there. We can see their unfortunate re-emergence now in the debates over Bills C-18 and C-19. It is ironic that at a time when Americans are seriously rethinking their whole experience with deregulation we, in Canada, are seriously thinking about introducing it.

The first argument commonly heard for deregulation is that it promotes more competition. Initially in the United States, it did, but within six or seven years, after some painful restructuring and bankruptcies, the airline, trucking and rail industries are now more concentrated than ever and the largest players are now in a position to become uncompetitive and unregulated price setters.

In the American airline industry the six largest carriers control 84% of the market as opposed to 73% in 1978. In rail, post-deregulation mergers reduced the large rail freight carri-

*[Traduction]*

L'industrie canadienne des transports offre des emplois valorisants, bien rémunérés, stables et sûrs à des centaines de milliers de Canadiens. N'oublions pas que les dépenses salariales représentent de 35 à 40 p. 100 des frais d'exploitation des entreprises de transport. Lorsqu'une entreprise de camionnage ou une société ferroviaire ou aérienne est forcée, en raison d'une concurrence non réglementée, de réduire ses frais d'exploitation, où doit-elle réduire ses dépenses? Elle n'a aucun contrôle sur le prix des combustibles, sur les taux d'intérêt, sur les prix du matériel ni sur les impôts. Les seuls domaines où elle peut faire des réductions sont le coût de la main-d'œuvre, l'entretien sécuritaire du matériel et le service, et les salaires sont vraisemblablement les premiers à être réduits.

Cette solution est peut-être valable sur le plan micro-économique, mais elle peut entraîner un désastre sur le plan macro-économique. Dans une société qui a renoncé depuis longtemps à la prétention du plein emploi et qui stigmatise ceux qui, sans le vouloir, n'arrivent pas à trouver du travail, doit-on se surprendre de la virulence des grèves provoqués par la déréglementation? Il ne faut pas oublier que les ouvriers des transports ne sont pas uniquement un autre facteur de production. On ne peut les entreposer ni les vendre à rabais. Si on les congédie ou si on réduit leurs salaires, ils ne vont pas réagir en chantant un hymne à la magie de la déréglementation du marché. Ces futurs chômeurs ont des visages et des noms; ils ont des familles qui vivent grâce à leur salaire et à leur sécurité d'emploi. Leur travail représente plus pour eux qu'un simple chèque de paye, plus qu'une activité qui les occupe huit ou dix heures par jour. Ces emplois sont leurs carrières, leur façon de se valoriser et d'être productifs dans notre société. Pour eux et pour nous, la déréglementation n'est pas le paradis terrestre des entreprises, mais une tragédie humaine imminente.

Abstraction faite des relations de travail, qui ne figurent nulle part parmi les objectifs de la politique nationale des transports énumérés à l'article 3 du projet de loi C-18, ce dernier nous cause de vives préoccupations à d'autres égards.

Il circule un certain nombre d'idées fausses au sujet des prétendus avantages de la déréglementation et elles ont servi d'arguments aux États-Unis, vers la fin des années 1970, lorsqu'on a décidé de déréglementer les transports. Malheureusement, nous les revoyons faire surface dans le débat que suscitent les projets de loi C-18 et C-19. Il est paradoxal qu'au moment où les Américains posent un œil très critique sur leur expérience de la déréglementation, les Canadiens songent sérieusement à en faire l'essai.

L'argument favorable à la déréglementation qu'on entend le plus souvent est celui qui veut qu'elle permette une plus grande concurrence. Au début, c'est ce qui est arrivé aux États-Unis, mais en six ou sept ans, après de douloureuses rationalisations et faillites, les industries du transport aérien, du transport ferroviaire et du camionnage sont plus concentrées que jamais et les principales sociétés sont maintenant en passe de devenir des monopoles et d'établir les prix partout, sans le moindre contrôle.

Dans l'industrie américaine des transports aériens, les six plus importants transporteurs contrôlent 84 p. 100 du marché, comparativement à 73 p. 100 en 1978. Dans le secteur des



*[Text]*

ers from 13 down to 6 that now carry 86% of the freight and earn 93% of the profits. In trucking, the top 10 American less-than-truckload carriers account for nearly 60% of the L.T.L. shipments and 90% of the profits, as opposed to 32% of the shipments and 48% of the profits immediately before deregulation in 1980.

We are seeing the same trend here in Canada, particularly in the airline industry, where the rapid mergers in anticipation of deregulation have meant that the Canadian airline industry has skipped altogether the brief, intensely competitive period the American airline industry went through. Air Canada and CAI now control between 85% and 90% of the airline industry, and there are doubts about whether Wardair can survive this oligopoly. There is certainly little hope for any new airlines springing up. In essence, deregulation will leave us with the worst of both worlds: unregulated concentration.

The second argument made in support of deregulation goes to safety. Deregulation, it is argued, will not compromise safety in the air, on the highways or on the rails. The record from the United States experience with deregulation suggests a reasonable doubt upon that claim. In the U.S. airline industry there has been a significant drop in maintenance spending since deregulation and a corresponding aging of the airline fleet as financially strapped airlines cut back on safety and equipment purchase spending. Correspondingly we are seeing a huge leap in near misses in the American skies; from 311 in 1982 to 812 in 1986, and a record number of safety violation fines levied against the airlines.

We have, in trucking, a significant increase in trucking accidents in the U.S. and in highway fatalities involving trucks, corresponding with an alarmingly high number of unsafe trucks being discovered during routine highway inspection checks, and a marked decline in maintenance spending by trucking companies even though trucking fleets are now aging rapidly.

The third argument by deregulators is that fares and rates will decline after deregulation and cross-country travel will be open to all. For airline travel in the U.S. after deregulation, this is a doubtful claim. The clear evidence from the U.S. is that with the demise of the principle of equity in the regulated setting of fares, the fares went down on the densely travelled routes and up, usually significantly, on the medium and lightly travelled routes.

A study published in 1985, which is before the most recent mergers and consolidation of the airline industry in the U.S., shows an overall fare increase of 50% from 1978 to 1984, while the rate of inflation during that same period of time in the U.S. was 36%. The study, which is done by the ENO Founda-

*[Traduction]*

transports ferroviaires, les fusions qui ont suivi la déréglementation ont fait disparaître sept des treize transporteurs de fret et les six qui restent transportent 86 p. 100 du fret et se partagent 93 p. 100 des profits. Dans l'industrie du camionnage, les dix principaux transporteurs qui acceptent de livrer des chargements partiels se partagent près de 60 p. 100 des livraisons en chargement partiel et 90 p. 100 des profits, comparativement à 32 p. 100 des livraisons et à 48 p. 100 des profits immédiatement avant la déréglementation de 1980.

Nous constatons la même tendance au Canada, surtout dans l'industrie du transport aérien ou les fusions, effectuées rapidement en prévision de la déréglementation, ont eu pour résultat que les compagnies ne se sont même pas livrées la brève, mais intense concurrence qu'ont connue les compagnies aériennes américaines. Air Canada et la CAI contrôlent maintenant de 85 à 90 p. 100 du transport aérien et on doute que Wardair puisse survivre à cet oligopole. Il serait certainement utopique d'espérer que de nouvelles sociétés fassent leur apparition. Pour l'essentiel, la déréglementation nous laissera que le pire des deux mondes: la concentration effrénée.

Le deuxième argument favorable à la déréglementation concerne la sécurité. On prétend que la déréglementation ne compromettra pas la sécurité des passagers dans les airs, sur les routes ou dans les trains. L'expérience américaine laisse subsister un doute raisonnable à ce sujet. Aux États-Unis, depuis la déréglementation, les dépenses d'entretien des sociétés aériennes ont considérablement diminué et le vieillissement des appareils s'est proportionnellement accentué lorsque les compagnies, privées de toute marge de manœuvre financière, se sont mises à moins investir dans la sécurité et l'achat de matériel. Par conséquent, le nombre de tragédies aériennes évitées de justesse dans le ciel américain a monté en flèche, passant de 311 en 1982 à 812 en 1986, et un nombre sans précédent d'amendes a été infligé aux compagnies pour des infractions au code de la sécurité.

Dans l'industrie du camionnage, il s'est produit aux États-Unis une augmentation considérable des accidents de la route et des pertes de vie imputables à des accidents impliquant des camions, tandis que les inspections de routine effectuées sur les autoroutes permettaient de découvrir un nombre alarmant de camions non sécuritaires et que les entreprises de camionnage réduisaient de façon marquée leurs dépenses d'entretien, en dépit du vieillissement accéléré de leurs véhicules.

Le troisième argument des partisans de la déréglementation veut qu'elle entraîne une baisse des tarifs et des prix et qu'elle permette à tous les Canadiens d'aller économiquement partout au pays. Ce qui s'est produit dans les transports aériens aux États-Unis après la déréglementation permet d'en douter. Il ressort clairement de l'expérience américaine que l'abandon du principe de l'équité dans l'établissement réglementé des tarifs a entraîné une baisse des prix sur les routes très utilisées, mais une hausse habituellement considérable sur les autres routes.

Une étude publiée en 1985, donc avant les toutes dernières fusions et l'intégration de l'industrie américaine des transports aériens, montre que dans l'ensemble, les prix ont augmenté de 60 p. 100 de 1978 à 1984, tandis que le taux d'inflation pour la même période a été de 36 p. 100 aux États-Unis. Cette étude

[Text]

tion of Westport, Connecticut, shows, I think, quite graphically some of the variations as the principle of equity declined.

I will give you just two examples: Miami to Bangor, one-way fare, that is 1,460 miles; and St. Louis to San Diego, which is 100 miles more, it is 1,550 miles. In April 1978, a one-way passenger fare was \$140 from Miami to Bangor, and from St. Louis to San Diego, which is a more heavily travelled route, \$148, based on the principle of equity roughly in relationship to the miles travelled.

By April 1984, the Miami-to-Bangor route had gone up to \$339 on the lowest, one-way fare, which is an increase of 142%. The St. Louis-to-San Diego route had gone up 7% to \$159. I think this is fairly typical.

The same study shows, in terms of the fares, that of the different city pairs that were examined, 61% of them in the period between April 1978 and April 1984 had fare increases of over 80%, some of them going up by as much as 180%. I am happy to make the study available to anybody who may want to see it afterwards.

What I extrapolated from it and what we will probably see in Canada are low fares on the heavily travelled routes such as Ottawa, Montreal and Toronto. On all other routes, such as the Ganders or the Sudburies or the Reginas or the Prince Georges of this world, we are going to be paying much higher fares.

The quotes I have seen in the press from CP—now CAI—and Air Canada spokespeople all indicate that overall average fares in Canada will not be going down after deregulation.

In bringing to a close this prepared statement on behalf of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, I want to emphasize the position of my union. I think it is shared right across the labour movement.

Transportation is not just another industry. It is the infrastructural centrepiece of our economy and our country. It must be viewed, first and foremost, I think, as akin to a public utility.

As our society becomes more complex, our need for the regulation and protection of the public interest becomes more, not less, urgent. Economic development, technological progress, and industrial decision-making have a greater impact for affecting our daily lives than ever before. The motivations that led to the regulation of our industrial development and the protection of the public interest—far from disappearing—remain first and front and centre on the national agenda. The so-called cost or burden of regulating the transport industry cannot be examined solely by the yardstick of cost-benefit analysis or by micro-economics.

The much larger question we should be asking goes to social goals. Do the regulations in question best serve the public interest? Do they ensure that goods, services and wealth in our

[Traduction]

effectuée par l'ENO Foundation de Westport, au Connecticut, montre de façon très claire, à mon avis, les fluctuations que les prix ont subies après l'abandon du principe de l'équité.

Je ne vous donnerai que deux exemples de cela. Je vais comparer le prix d'un aller simple de Miami à Bangor, soit un vol de 1 460 milles, et celui d'un aller simple entre Saint-Louis et San Diego, un vol de 1 550 milles. En avril 1978, le prix d'un aller simple passager de Miami à Bangor était de 140 \$ et celui d'un aller simple de Saint-Louis à San Diego, une route beaucoup plus fréquentée, était de 148 \$ grâce au principe de l'équité, qui veut qu'on établisse les prix proportionnellement à la distance parcourue.

En avril 1984, le billet Miami-Bangor le moins cher, aller simple, était passé à 339 \$, soit une hausse de 142 p. 100. Le billet St. Louis-San Diego avait augmenté de 7 p. 100, en passant à 159 \$. Je pense que c'est assez classique.

La même étude montre au sujet de ces lignes que dans 61 p. 100 des cas, le tarif a augmenté de plus de 80 p. 100; dans d'autres, la hausse a été de 180 p. 100. Je serais heureux de fournir cette étude à quiconque désirerait la consulter.

D'après mes extrapolations, nous connaissons probablement au Canada de faibles tarifs sur les circuits achalandés comme Ottawa, Montréal et Toronto. Sur toutes les autres lignes comme Gander, Sudbury, Regina et Prince George, nous paierons des tarifs beaucoup plus élevés.

D'après les porte-parole d'Air Canada et du Canadien Pacifique, qui s'appelle maintenant Lignes aériennes Canadien International, les tarifs moyens au Canada ne baisseront généralement pas après la déréglementation.

En conclusion à cet exposé que j'ai préparé au nom de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, je tiens à souligner la position de mon syndicat. Je pense que tout le mouvement ouvrier partage ce point de vue.

Les transports représentent davantage qu'une simple industrie. Ils constituent l'infrastructure de notre économie et de notre pays. Ils doivent être considérés d'abord et avant tout, je pense, comme un service d'utilité publique.

Comme notre société se complexifie, la nécessité de la réglementation et de la protection de l'intérêt public devient plus urgente, et non moins. L'expansion économique, les progrès technologiques et les décisions prises dans le domaine industriel ont, plus que jamais, une forte incidence sur la vie de tous les jours. Les motifs qui ont conduit à la réglementation de l'expansion industrielle et à la protection de l'intérêt public sont loin d'être disparus; ils restent au centre de l'ordre du jour national. Le prétendu coût ou fardeau de la réglementation de l'industrie des transports ne peut être examiné seulement en fonction des analyses coûts-avantages ou des facteurs micro-économiques.

Il faut s'interroger sur la question générale des objectifs sociaux. Les règlements en cause servent-ils au mieux l'intérêt public? Garantissent-ils que les biens et services ainsi que la richesse sont équitablement répartis entre les différentes



[Text]

society are fairly distributed among the different regions, the different classes, the different sexes and so on?

During the hearings in the late 1970s in the United States where deregulation of the American transport industry was being debated, the opponents of deregulation predicted that deregulation would have a negative impact upon safety, upon service and upon industrial relations. A decade later, their predictions have largely come true.

In appearing before you on Bills C-18 and Bill C-19, we have no similar wish to want to be prophets in our own land and to have some of our warnings come true in the next five to ten years. While we oppose deregulation, we do support a major review of our National Transportation Policy.

Therefore, we call upon the Senate to withhold its support for Bill C-18 and Bill C-19. Instead we recommend that you adopt the position of appointing a royal commission on the future directions of the Canadian transport industry. Thank you very much, and I will turn it over now for a few remarks from Mr. Moon.

**Mr. H. Moon, Member, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:** I just want to let you know what is happening with some of the smaller trucking companies that are in this deregulatory atmosphere moving up to deregulation legislation.

Our employers have no real . . . they know what is going to happen under deregulation. It is not like it was in the United States where it was something that was perhaps being tried for the first time, so unions and companies were optimistic about it. Maybe they believed in it a little more than we do right now, because we have seen the result of what has happened in the United States, and so have our employers.

Just since Christmas we have had three companies . . . I know people who work there and they are in my local. One simply folded and closed his doors, putting 500 people out of work. One was sold to a larger trucking company; certain hourly employees were able to retain their seniority and move their jobs. These are not just local companies; some go all the way across Canada. A third one was basically sold in pieces and so there are no saved jobs there.

About two years ago when the *Freedom to Move* document came out, our union started doing a lot of educational seminars concerning it. They made some predictions. The *Freedom to Move* document itself made some predictions and so far the union's predictions of company demands for two-tier wage structures, major concessions, more flexible hours of work, that the smaller companies would not be able to compete—they have all come true.

That is what is happening right now. The companies are basically scrambling to get rid of the competition, to buy up the competition or put the competition out of business. They want to do it now, as soon as possible, because they have no illusion about what the *Freedom to Move*, the deregulation, Bill C-18 is going to do.

[Traduction]

régions, entre les différentes classes de la société et entre les deux sexes?

Au cours des audiences tenues aux États-Unis à la fin des années 70 au sujet de la déréglementation des transports, les opposants à ce principe faisaient valoir que la déréglementation aurait une incidence négative sur la sécurité, sur le service et sur les relations industrielles. Une décennie plus tard, on peut dire que leurs prédictions se sont révélées justes en grande partie.

En comparaisant devant vous au sujet des projets de loi C-18 et C-19, nous n'avons pas de velléités semblables; nous ne voulons pas être prophètes en notre pays et ne souhaitons pas que nos avertissements se révèlent fondés dans cinq ou dix ans. Certes, nous sommes opposés à la déréglementation, mais nous appuyons un vaste examen de la politique nationale des transports.

En conséquence, nous demandons au Sénat d'attendre avant d'entériner les projets de loi C-18 et C-19. Nous vous recommandons plutôt de nommer une commission royale d'enquête sur les orientations à donner à l'industrie canadienne des transports. Je vous remercie beaucoup et je cède maintenant la parole à M. Moon, qui fera quelques observations.

**M. H. Moon, membre de la Fraternité canadienne des cheminaux, employés des transports et autres ouvriers:** Je veux simplement vous parler de certaines petites sociétés de camionnage par rapport au cadre dans lequel elles fonctionnent et qui a conduit au projet de loi sur la déréglementation.

Nos employeurs n'ont pas de véritable . . . ils savent ce que va occasionner la déréglementation. Ce n'est pas comme aux États-Unis, où elle était mise à l'essai pour la première fois, ce qui fait que les syndicats et les sociétés étaient optimistes. Peut-être y croyaient-ils un peu plus que nous maintenant, car nous avons vu ce qu'elle a donné aux États-Unis, ainsi que nos employeurs.

Depuis Noël seulement, nous avons eu trois sociétés . . . je connais des personnes qui y travaillent; elles font partie de notre section locale. L'une a fermé ses portes, laissant 500 personnes sans travail. Une autre a été vendue à une grande société de camionnage; certains employés payés à l'heure ont pu faire respecter leur ancienneté et être réembauchés. Il ne s'agit pas de sociétés locales; certaines fonctionnent à l'échelle canadienne. La troisième a été vendue à divers intérêts et aucun emploi n'a donc été épargné.

Il y a à peu près deux ans, à l'époque de la parution du document intitulé *Aller sans entraves*, notre syndicat a commencé à tenir de nombreux colloques d'information à ce sujet. Et il a fait des prédictions. Le document lui-même contenait des prédictions et jusqu'à maintenant, celles du syndicat se sont toutes réalisées, par exemple au sujet du double taux de rémunération, des concessions, de la souplesse des heures de travail, de l'incapacité des petites sociétés de faire face à la concurrence.

C'est ce qui se produit maintenant. Les sociétés essaient d'éliminer la concurrence, d'acheter leurs concurrents ou de les acculer à la faillite. Elles veulent y parvenir maintenant, le plus tôt possible, car elles ne se font pas d'illusion sur l'issue du document *Aller sans entraves*, de la déréglementation du projet de loi C-18.

[Text]

Our union warned us what was going to happen and unfortunately they were right. As I remember in one seminar, one guy, who I guess plays baseball, stood up after listening to the seminar and asked if what we said was going to happen did happen, would there be any play-offs?

There are not going to be any. The competition that is there now . . . they are going to have the play-offs, but there is not going to be a new season. There is not going to be an equalization draft next year whereby you all start at zero. The companies that win this time are all that are going to be left and they are going to be too big for smaller companies to crack into the market.

I do not have much more to say on this. I just want to let you know that what we predicted is happening now and that the employers, as well as we, have no illusions about what the deregulation attempts really mean to the Canadian trucking industry.

Thank you.

**The Chairman:** Question period. Senator Stollery.

**Senator Stollery:** Thank you, Mr. Chairman. I want to thank the witnesses. I must say that it is a very—I do not think the brief I have here is the same one you read, but I am not sure about that.

**Mr. Lynk:** No, it is not. No, those are just simply prepared remarks.

**Senator Stollery:** Okay. I must say that I agree with your statement that in Canada, certainly, transportation is by and large a public utility, particularly in a relatively sparsely populated country like Canada. I am from Toronto, so we do not have the problems that other parts of the country have, which I think is one of the difficulties we have when we do this ongoing comparison with U.S. deregulation in that in the west a large part of the country is heavily populated compared to Canada.

We are of course dealing with a very large and complicated bill, which has spent quite a bit of time at the House of Commons standing committee, and we are talking about railway, road and air transport.

At this point I am just curious about . . . in the area of air transport when you were talking about the difference in the price of a ticket from Bangor, Maine to Miami, just for my own edification or information—and I just want to preface this by saying that I think probably many of us have had the experience, that if you are going somewhere in the United States, what you really do is pick the largest centre near to where you are going and then you take the bus from there to the smaller place, if it is at all practical, because of the tremendous difference in the airfare. If you are going somewhere, pick someplace that is large and then you take the bus because that can cut the thing down by half.

What I did not know and I do not understand is what the situation was before. Was an airline going to Bangor, Maine subsidized by the federal government in the U.S. in order to do that? I mean, how did it work? I really do not know how it worked. What was the situation? How did they manage to do that?

[Traduction]

Notre syndicat nous a averti de ce qui se produirait et malheureusement, il avait raison. Je me souviens que dans un colloque, un type qui devait s'adonner au baseball s'est levé à la fin pour demander s'il y aurait des éliminatoires dans l'éventualité où se produirait ce que nous avions prédit.

Il n'y en aura pas. La compétition actuelle . . . il y aura des éliminatoires, mais pas de nouvelle saison. Il n'y aura pas de projet l'an prochain permettant de repartir à zéro. Les sociétés qui sortent vainqueurs cette fois-ci seront les seules à rester et elles seront trop importantes pour que les petites puissent faire une percée sur le marché.

Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce sujet. Je veux simplement vous faire savoir que ce que nous avons prédit se produit maintenant et que les employeurs, de même que nous, n'ont aucune illusion sur ce que la tentative de déréglementation voudra dire pour l'industrie canadienne du camionnage.

Merci.

**Le président:** Passons aux questions. Sénateur Stollery.

**Le sénateur Stollery:** Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier les témoins. Je dois dire que ce fut très . . . Je ne pense pas que le mémoire que j'ai ici corresponde à celui que vous avez lu, mais je ne suis pas sûr.

**M. Lynk:** Non, ce n'est pas le même. Il s'agissait simplement d'observations que nous avons préparées.

**Le sénateur Stollery:** D'accord. Je conviens avec vous qu'au Canada, les transports représentent un service d'utilité publique, notamment du fait que notre population est relativement clairsemée. À Toronto, d'où je viens, nous n'avons pas les problèmes que d'autres parties du pays connaissent, ce qui représente l'une des difficultés qui se posent quand on ne cesse de faire des comparaisons avec la déréglementation aux États-Unis, dont l'Ouest est très densément peuplé en comparaison du Canada.

Évidemment, le projet de loi est volumineux et complexe; le Comité permanent de la Chambre des communes l'a étudié un bon bout de temps. Nous parlons de transports ferroviaires, routiers et aériens.

À ce stade, je suis simplement curieux au sujet . . . dans le domaine du transport aérien, vous avez parlé de la différence de prix des billets pour un aller de Bangor, dans le Maine, à Miami. Bon nombre d'entre nous en ont probablement déjà fait l'expérience. Quand on veut aller dans une petite ville américaine, on se rend par avion dans un grand centre, puis on prend l'autobus, si c'est possible, à cause de la grande différence de prix. On le fait parce qu'ainsi, on peut réduire ses frais de moitié.

Ce que je ne connaissais pas et ce que je ne comprends pas, c'est la situation qui régnait avant. Y avait-il une ligne aérienne qui assurait le service jusqu'à Bangor, dans le Maine, et qui était subventionnée par le gouvernement fédéral américain? Comment fonctionnait-on? Je ne sais vraiment pas. Quelle était la situation? Comment s'y prenait-on?



[Text]

**Mr. Lynk:** The airline industry is not my particular specialty, and you may want to repeat the question when the witnesses following me from the Airline Division of CUPE come on.

What deregulation essentially does—and I think it brings out a very good point—is shift subsidies from the private industry on to the public purse. Under regulation, if an airline wants to add on one more route from Montreal to Toronto, it has to apply through the CTC. Sometimes, as a condition of getting their licence for one more flight into that dense market, they will be required to fly from Halifax to Gander, where there is perhaps a scarcity of air service. That way the airline industry itself provides the subsidy for some of these less travelled routes. That same principle operated in the United States, as I understand it.

Under deregulation, in order to try to compensate the medium- and small-sized communities throughout the United States which were likely to lose air service, there was a rider passed with the 1978 Air Deregulation Bill that provided subsidies for some of these smaller towns. That did not prevent them from losing a lot of their air service, it simply prevented them from losing their air service altogether.

I have seen testimony from mayors of Modessa, California, or Fargo, South Carolina, who lost two-thirds of their air service over the first couple of years of deregulation in the United States. The big fear is that the 10-year limit of public subsidies for those smaller air routes is running out next year, and I think you are going to see an even sharper increase in air service loss to those smaller communities.

**Senator Stollery:** I have never been in Bangor, Maine, but if you wanted to go from Ogdensburg, New York—which has that problem—to New York City, I think that most people would come to Ottawa or Montreal because they do not have very much air service in that part of New York state.

It is not inconceivable that if you only have to go 100 hundred miles you will get on a bus and go 100 miles to a bigger place. You cannot really complain that much if it is going to make a tremendous difference in the price ticket. However, if you lived in Prince Albert or if you lived in parts of Manitoba, Saskatchewan and Alberta, I guess you would have to go a hell of a lot farther than just 100 miles, would you not?

**Mr. Lynk:** Your point is very well taken, I think, Senator, and you mention in your opening remarks that examples I was citing from the United States may have a different impact in Canada because we have one-tenth the population over a bigger land mass.

I think that is why we in the labour movement are fearful that the statistics, as bad as they are in the United States, will have an even worse impact because we just need transportation that much more, and we rely on a national transportation policy and government intervention in our transportation policy to a much greater degree than they do in the United States.

It is not simply air travel that would worry the communities such as Prince Albert or Prince George or Regina or Gander,

[Traduction]

**M. Lynk:** Le transport aérien n'est pas ma spécialité; vous pourriez poser la question aux témoins qui me suivront, de la division aérienne du CUPE.

Pour l'essentiel, la déréglementation—et je pense que cela met en relief un très bon point—fait passer les subventions de l'industrie privée au secteur public. Dans un système réglementé, si une compagnie aérienne veut ajouter un autre vol Montréal-Toronto, elle doit en faire la demande à la CCT. Pour obtenir un permis l'autorisant à effectuer un vol de plus sur cette ligne très dense, elle sera parfois tenue d'exploiter une ligne Halifax-Gander, où le service aérien est peut-être plus rare. Ainsi, l'industrie aérienne vient elle-même en aide à des coins moins fréquentés. Le même principe était appliqué aux États-Unis, si je ne m'abuse.

Dans un cadre déréglementé, pour essayer d'indemniser les petites et moyennes localités des États-Unis susceptibles de perdre des services aériens, on a adopté une modification du projet de loi de 1978 sur la déréglementation des services aériens prévoyant des subventions pour certaines de ces petites villes. On leur a ainsi évité non pas de perdre de nombreux services, mais de perdre tout service aérien.

J'ai vu des témoignages des maires de Modessa, en Californie et de Fargo, en Caroline du Sud, où l'on a perdu les deux tiers des services aériens au cours des deux premières années de la déréglementation. Comme la période de dix ans déterminée aux fins des subventions publiques à l'intention des petites localités expire l'an prochain, je pense qu'il y aura une augmentation encore plus marquée des pertes dans ces petites localités.

**Le sénateur Stollery:** Je ne suis jamais allé à Bangor, dans le Maine, mais si une personne voulait se rendre d'Ogdensburg, dans l'état de New York, où se pose ce problème, jusqu'à New York, je pense qu'elle passerait par Ottawa ou Montréal, car il n'y a pas beaucoup de services aériens dans cette partie de l'État de New York.

On peut concevoir que si l'on n'a que 100 milles à parcourir à cette fin, on prendra l'autobus pour se rendre dans une ville plus grande. On ne peut vraiment s'en plaindre si cela fait une grande différence dans le prix du billet. Mais si quelqu'un vit à Prince Albert ou dans certains coins du Manitoba, de la Saskatchewan ou de l'Alberta, j'imagine qu'il lui faudrait faire beaucoup plus que 100 milles de cette façon, n'est-ce pas?

**M. Lynk:** Vous avez tout à fait raison, je pense, sénateur, et vous avez fait remarquer au début que les exemples que j'ai cités aux États-Unis pourraient avoir une incidence différente au Canada, car notre population est dix fois moindre et répartie sur une étendue plus grande.

A mon avis, c'est pourquoi nous craignons que les répercussions soient bien pires ici, car nous avons beaucoup plus besoin des transports et la politique des transports ainsi que l'intervention du gouvernement sont beaucoup plus importantes qu'aux États-Unis.

Ce ne sont pas simplement les services aériens qui préoccuperaient les localités comme Prince Albert, Prince Georges,

[Text]

it is also the ability to continue to have regulated trucking freights or rail rates that are competitive. Once those kind of rates go to the marketplace, you are going to find the industries already in Prince Albert or Gander reluctant to want stay there because they are going to find their transport costs in the outlying regions probably going up much higher. It is going to be a lot more difficult for them to be able to attract industry there in the first place because they are not offering competitive locations that can match transport rates elsewhere.

**Senator Stollery:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman.

I think I have to begin by saying that it is a pleasure to hear such an usually thoughtful presentation, so well founded in economic analysis, and well expressed, too. I have a couple of questions.

Modern economic theory certainly holds that when you base your charges on actual costs in the absence of any natural factor, the effect is to concentrate economic activity. By concentrating economic activity, you decrease your transportation and communication costs. The blood will concentrate in the central parts of the body. To use another analogy, as the water dries up, the rim of the saucer will dry first and water will concentrate into the golden well at the bottom, roughly between Montreal and Windsor.

**Some Senators:** Oh, oh!

**Senator Stewart:** We are quite familiar with that phenomenon in Nova Scotia. I do not think anyone would deny those realities. On the other hand, we have been told in this committee again and again that we live in an increasingly competitive world market and that our continued prosperity depends upon our success in selling into those world markets. Shipper after shipper has made this point.

They did not spell it out, but I think the implication was that the carriers can no longer afford the internal subsidization to which you made reference. They have to give up the Bangors of Canada, whether those Bangors are Yarmouth, Sydney or Gander, the extremities on the rim of the saucer. I gather it is the decision of the government that the shippers need lower shipping costs because of the level of competition in the world market.

Our problem is that we are dealing with a measure that is fundamental to a democratically elected government's policy. I find it very difficult to think of accepting your recommendation to withhold assent from this bill as a whole. I guess that is not so much a question as a statement.

You talked about the effect of competition on costs and emphasized the example of the air transportation industry. You did not say very much about rail. There is no suggestion that we are going to have fly-by-night rail companies. That is hardly the form the entry is likely to take. It has been emphasized to us that the competitive line rates, for example, will make the fat railway companies sharpen their pencils, tighten their belts, put their noses to the grindstone and all the other

[Traduction]

Regina ou Gander, mais aussi les services de camionnage, les services ferroviaires et les taux y afférents. Les industries en place à Prince Albert ou à Gander hésiteront à y rester parce que leurs coûts de transport dans les régions éloignées seront probablement beaucoup plus élevés. Il sera beaucoup plus difficile d'y attirer l'industrie, car on ne pourra lui offrir des taux de transport concurrentiels.

**Le sénateur Stollery:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

Je dois dire pour commencer que ce fut un plaisir pour moi d'entendre un exposé aussi sérieux, étayé par des analyses économiques et aussi bien exprimé. J'ai deux questions.

D'après les théories économiques modernes, baser ses prix sur les coûts réels, en l'absence de tout facteur naturel, entraîne une concentration de l'activité économique. En concentrant l'activité économique, on fait baisser les coûts de transport et de communication. Le sang se concentre dans les parties centrales du corps. Pour faire une autre métaphore, à mesure que l'eau s'évapore, le bord de la soucoupe s'assèche et le liquide se concentre au centre, c'est-à-dire, en l'espèce, entre Montréal et Windsor.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le sénateur Stewart:** Nous connaissons bien ce phénomène en Nouvelle-Écosse. Personne ne peut nier cette réalité. En revanche, on nous dit constamment, pendant les séances du comité, que le marché mondial est soumis à une concurrence toujours plus vive et que le maintien de notre prospérité dépend de notre réussite sur le marché mondial. C'est ce que nous ont dit tous les expéditeurs.

Il faut sans doute en déduire que les transporteurs ne peuvent plus se permettre le subventionnement interne auquel vous faites référence. Il faut renoncer aux Bangors du Canada, qu'ils soient situés à Yarmouth, à Sydney ou à Gander, c'est-à-dire sur le bord de la soucoupe. À mon sens, le gouvernement estime qu'il faut abaisser les coûts des expéditeurs, à cause de l'intensité de la concurrence sur le marché mondial.

Notre problème, c'est qu'il est ici question d'une mesure fondamentale pour un gouvernement démocratiquement élu. J'éprouve bien des difficultés à envisager l'acceptation de votre recommandation concernant le rejet global de ce projet de loi. Il s'agit pour moi davantage d'une affirmation que d'une question.

Vous avez parlé des effets de la concurrence sur les coûts, en insistant sur l'exemple des transports aériens. Vous n'avez pas beaucoup parlé des chemins de fer. Il n'y a pas eu de proposition concernant d'éventuelles compagnies ferroviaires d'importance secondaire. Il y a peu de chance pour que les choses évoluent dans cette direction. On a insisté sur le fait que la concurrence va obliger les compagnies de chemin de fer à s'atteler à la tâche, à se serrer la ceinture et à faire de leur mieux pour offrir un meilleur service à moindre coût. Il n'est



*[Text]*

clichés and produce as good or better service at lower cost. There is no notion of new companies entering the field.

Concentrating on rail, how do you see the provisions of this bill affecting costs to shippers in Canada?

**Mr. Lynk:** I am not going to claim to be an expert on the rail industry. I think it is probably the most complicated and complex of our various transport industries. Perhaps shipping costs will come down for some shippers, primarily the large shippers and those who are centrally located, whether they be dependent primarily on trucking or upon rail to move their goods.

It is my concern that by and large it is going to be the big companies who will benefit by any rate reductions to shippers.

The predictions I have seen—and they are found throughout the transport literature—is that there are going to be discounts given to shippers. Discounts will be based on the size of your operation. That is going to offer a positive disincentive to smaller shippers in outlying areas.

**Senator Stewart:** I raised the question of the small and remote a couple of times yesterday. The response I got was that many of our shippers are captive to one railway and not centrally located. They are perhaps in some remote part of Alberta or northern Saskatchewan. We had a company here from a remote area of New Brunswick arguing in favour of competitive line rates. Many companies that are small and relatively remote do not seem to feel that my line of argument is valid in their real-world situations.

**Mr. Lynk:** I come from Nova Scotia, and I have been following the regional press quite closely in the last year and a half since I have been tracking the issue of deregulation. I have seen a number of statements by other manufacturers based in the Maritime provinces who have expressed concern on the impact of deregulation and their ability to be able to find competitive transport rates that would allow them to compete in markets outside the Atlantic provinces. I have seen critical statements from chocolate factories and potato producers in Prince Edward Island.

I fear that if we were to sit again in this room five years from now, we would see a lot of these small regional companies changing their tune.

The same pattern occurred with the debate surrounding deregulation in the late 1970s and early 1980s in the U.S., where there was some initial support for deregulation. I think it was primarily pulled back from by those regional manufacturers who found that deregulation did not work for some of the regions.

**Senator Stewart:** I speak now as one Nova Scotian to another. You seem to be saying that what we are seeing is another chapter in the long book of Maritime neglect, neglect

*[Traduction]*

pas question que de nouvelles sociétés fassent leur entrée en ce domaine.

Dans le domaine des chemins de fer, quelles vont être les conséquences des dispositions de ce projet de loi sur les coûts supportés par les expéditeurs au Canada?

**M. Lynk:** Je ne prétends pas être un expert en transports ferroviaires. C'est sans doute le mode de transport le plus complexe. Peut-être les coûts d'expédition vont-ils baisser pour certains expéditeurs, du moins pour les plus gros, qui occupent une position centrale, s'ils utilisent principalement les camions ou les trains pour transporter leur marchandise.

Ce qui m'inquiète, c'est que dans l'ensemble, ce sont les grosses compagnies qui vont profiter des réductions de tarif accordées aux expéditeurs.

D'après les prévisions dont j'ai eu connaissance, et qu'on trouve dans toutes les publications spécialisées dans les transports, on va accorder des escomptes aux expéditeurs. Ces escomptes seront proportionnels à la taille de l'entreprise. Ils vont donc avoir un effet dissuasif sur les petits expéditeurs des régions éloignées.

**Le sénateur Stewart:** Hier, j'ai abordé à plusieurs reprises la question des petites entreprises des régions éloignées. On m'a répondu que de nombreux expéditeurs des régions éloignées formaient une clientèle captive pour une compagnie de chemin de fer. Il peut s'agir d'entreprises situées dans des régions éloignées de l'Alberta ou du nord de la Saskatchewan. Nous avons eu le témoignage d'une société implantée dans une région éloignée du Nouveau-Brunswick, et qui est intervenue en faveur des prix de ligne concurrentiels. Bon nombre de petites sociétés installées dans des régions assez éloignées trouveront sans doute que mon argumentation ne s'applique dans leur contexte.

**M. Lynk:** Je viens de Nouvelle-Écosse, et j'ai suivi très attentivement la question dans la presse régionale depuis un an et demi, depuis que je m'intéresse à cette question de la déréglementation. J'ai pris connaissance d'un certain nombre de déclarations d'autres fabricants des provinces maritimes qui craignent qu'à cause de la déréglementation, ils ne parviennent plus à obtenir des tarifs de transport concurrentiels leur permettant de travailler sur les marchés situés à l'extérieur des provinces de l'Atlantique. Certains producteurs de chocolat et de pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard ont fait des déclarations très critiques à ce sujet.

Je crains que d'ici cinq ans, bon nombre de ces petites entreprises régionales aient changé d'avis.

On a observé une situation analogue dans le débat concernant la déréglementation qui s'est déroulé aux États-Unis, vers la fin des années 70 et le début des années 80; au début, on était assez favorable à la déréglementation; ceux qui la critiquaient étaient des producteurs régionaux qui craignaient qu'elle n'ait pas d'effet dans certaines régions.

**Le sénateur Stewart:** Je vais m'adresser en tant que Néo-écossais à un autre Néo-écossais. Vous semblez dire qu'on assiste à un épisode supplémentaire de la longue tradition des

[Text]

of the Maritimes within the Canadian Confederation. Shippers in Nova Scotia were complaining about exactly these same things in the 1880s.

**Mr. Lynk:** That is basically true. I have done some of my background work on the economic history of the Maritimes, and that has always been the problem. I think Maritime manufacturers have always grabbed at glib solutions to some of their location and competition problems. Some of them are latching on to deregulation in the hope that it will finally open up the golden ox of the central Canadian market for them.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, I will conclude by asking a very different type of question. In the document titled "Submission to the Standing Committee on Transport and Communications of the Senate of Canada" dated July 22, 1987, at page 17, there is a discussion of the impact of deregulation on safety in the American airline industry. It states:

The Arrow Air disaster at Gander in December 1985 and the Air Florida crash into Washington's Potomac River in February 1982 are but two examples of deregulation tragedies where the weakened rules regarding market entry and maintenance standards encourage the operation of passenger-carrying planes that did not belong in the sky.

This is a fairly emphatic statement. Is it simply impressionistic or is there empirical evidence that would tie those two accidents to deregulation?

**Mr. Lynk:** I take those comments, Senator Stewart, from several different observers of the impact of American deregulation. I think probably that the technical analysis done by air safety boards would say, for example, in the Air Florida crash, there was too much ice on the wing, or with Arrow Air crash, perhaps too much weight on board.

I think the more general—and I think just as accurate—sociological observation was that those were caused by deregulation. The Arrow Airline had not been inspected for some considerable period of time. It was flying with substandard, older planes. The pilots were suffering from fatigue. These are all the kinds of symptoms we have seen developing in the American airline industry since 1978.

It was the same thing with the Air Florida crash. Air Florida had been a very small, regional airline flying mostly in intra-state routes prior to deregulation. They are one of these, if you like, fly-by-night organizations that expanded in the wake of deregulation with much easier access to operating licences. They began to fly north. They had pilots who were not experienced with winter conditions, such as there were in Washington in February 1982.

[Traduction]

traitements de défaveur réservés aux provinces maritimes au sein de la Confédération canadienne. Les expéditeurs de Nouvelle-Écosse formulaient déjà exactement les mêmes doléances vers 1880.

**M. Lynk:** C'est bien cela. Au cours de mes études, j'ai notamment travaillé sur l'histoire économique des Maritimes, et le problème a toujours été le même. Je pense que les producteurs des Maritimes ont toujours eu recours à des solutions trop timides pour tenter de résoudre leurs problèmes d'éloignement et de concurrence. Certains d'entre eux comptent sur la déréglementation pour accéder enfin au marché du Canada central.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, je voudrais, pour finir, poser une question d'un ordre tout à fait différent. Dans le document intitulé «Mémoire au Comité permanent des transports et des communications du Sénat du Canada» en date du 22 juillet 1987, page 17, on trouve un passage sur les conséquences de la déréglementation en matière de sécurité chez les transporteurs aériens américains. On peut y lire ceci:

L'écrasement de l'avion d'Arrow Air à Gander en décembre 1985 et la catastrophe de l'avion d'Air Florida qui a coulé dans les eaux du Potomac, à Washington, en 1982, ne sont que deux exemples de tragédies imputables à la déréglementation, car le relâchement des règles d'entrée sur le marché et des normes d'entretien favorise l'exploitation d'avions de transport de passagers qui n'ont pas leur place dans le ciel.

Voilà une affirmation bien catégorique. Est-ce qu'on a voulu frapper les esprits, ou est-ce qu'on a fait des constatations qui permettent d'imputer ces deux accidents à la déréglementation?

**M. Lynk:** Je pense, sénateur Stewart, que ces commentaires peuvent émaner de différents observateurs de la déréglementation américaine. Les conclusions techniques d'une commission de la sécurité aérienne établiraient sans doute que l'écrasement de l'avion d'Air Florida était dû au fait qu'il y avait trop de glace sur les ailes, ou que dans le cas d'Arrow Air, l'avion était trop chargé.

De façon plus générale, et je pense plus exacte, on peut affirmer, d'un point de vue sociologique, que ces accidents sont imputables à la déréglementation. La compagnie Arrow n'avait pas été inspectée depuis longtemps. Elle faisait voler de vieux avions qui ne répondaient pas aux normes. Ses pilotes étaient fatigués. Voilà le genre de situation qu'on a pu observer dans l'industrie américaine des transports aériens depuis 1978.

Dans l'accident d'Air Florida, c'était la même chose. Avant la déréglementation, Air Florida était une petite compagnie aérienne régionale opérant principalement à l'intérieur de l'État. Il s'agissait d'un de ces organismes d'importance secondaire qui ont pris de l'expansion au lendemain de la déréglementation en profitant des facilités d'obtention des licences d'exploitation. Air Florida a commencé à assurer des vols vers le Nord. Ses pilotes n'étaient pas habitués aux conditions hivernales, comme celles qui sévissaient à Washington en février 1982.



[Text]

To de-ice the wings from the Washington International Airport it was going cost \$3,000 or \$4,000. It was one of those judgment calls. They knew the airline was operating on a very thin profit margin. As a judgment call, they decided not to spend the extra money on it and the plane crashed.

**Senator Stewart:** All our attention has been attracted to the rash of accidents that has beset Delta Air Lines Inc. in recent weeks. Have you any reason to believe these were either directly or indirectly related to deregulation?

**Mr. Lynk:** Again, I am no expert on aircraft flight maintenance. I was, however, in conversation with an American observer of deregulation in the past week. It was his comment that, although he had no substantial proof, he speculated there was a problem of pilot fatigue and the longer hours that have been forced upon pilots since the advent of deregulation. Most were obtained through very tough, collective bargaining. He thought this was one very plausible explanation of why you are seeing this rash of incidences involving Delta—but it is not only Delta.

As I said in my comments—and it is listed somewhere in the written brief I supplied to you—the number of near air misses in the American skies has jumped dramatically in the last five or six years. Some of them can be attributed to the destruction, primarily on the shoulders of President Reagan, of the air traffic control system in the United States in the aftermath of the 1981 PATCO strike. Part of it also was a lot of a lot smaller airplanes flying in the sky and a lot lower standards, it appears now, for operating those vehicles.

**Senator Stewart:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Spivak.

**Senator Spivak:** Yes. Thank you, Mr. Chairman.

I just want to follow up before I ask my next question on the point that Senator Stewart made with regard to competitive line rates and captive shippers. I want to get it clear. I am not clear on your answer.

We have heard from shippers who have appeared in the committee and from umbrella organizations that competitive line rates are particularly designed to relieve the plight of the captive shippers in remote areas. It is particularly important in a country such as ours where resources are far inland. It seems the extended interswitching provisions are designed to help the shippers in central areas.

In urging us to withhold our assent from this bill at this time, are these two of the provisions you are opposed to? Could you tell me if you consider it regulation or deregulation? How do you regard these two particular provisions?

[Traduction]

Pour faire déglacer les ailes à l'aéroport international de Washington, la compagnie aurait dû déboursier de 3 000 à 4 000 \$. Il fallait prendre une décision. L'équipage savait que la compagnie avait une marge de profit très mince. Après réflexion, il a été décidé de ne pas faire la dépense, et l'avion s'est écrasé.

**Le sénateur Stewart:** La série d'accidents dont ont été victimes les avions de Delta Air Lines ces dernières semaines n'est pas passée inaperçue. Êtes-vous porté à considérer que ces accidents sont directement ou indirectement imputables à la déréglementation?

**M. Lynk:** Encore une fois, je ne suis pas un spécialiste de l'entretien des avions. En revanche, je me suis entretenu la semaine dernière avec un spécialiste américain de la déréglementation. Bien qu'il n'en ait pas eu la preuve, il était persuadé qu'on était en présence d'un problème de fatigue des pilotes, dû aux horaires de travail auxquels ils sont soumis depuis la déréglementation. Les nouvelles conditions de travail ont été imposées à la faveur de négociations collectives très dures. De l'avis de ce spécialiste, c'est ce qui expliquerait cette série d'incidents impliquant des avions de Delta, mais pas uniquement de cette compagnie.

Comme je l'ai déjà dit, notamment dans le mémoire que je vous ai fait parvenir, le nombre des accidents évités de justesse dans le ciel des États-Unis a augmenté sensiblement au cours des cinq ou six dernières années. Certains de ces quasi-accidents peuvent être attribués au démantèlement, ordonné par le président Reagan, du contrôle de la navigation aérienne des États-Unis au lendemain de la grève des contrôleurs en 1981. Ces quasi-accidents seraient aussi partiellement imputables au très grand nombre de petits avions qui volent aux États-Unis et à l'insuffisance des normes appliquées par les pilotes de ces avions.

**Le sénateur Stewart:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** À vous, madame la sénatrice Spivak.

**Le sénateur Spivak:** Oui. Merci, monsieur le président.

Avant de poser la question suivante, je voudrais revenir sur ce qu'a dit le sénateur Stewart à propos des prix de ligne concurrentiels et de la clientèle captive que constituent les expéditeurs. Je voudrais m'assurer de bien avoir compris votre réponse.

Des expéditeurs et certains organismes qui ont comparu devant le Comité nous ont dit que les prix de ligne concurrentiels visent particulièrement à venir en aide aux expéditeurs qui forment une clientèle captive dans les régions éloignées. Cette aide est particulièrement essentielle dans un pays comme le nôtre, où les ressources sont parfois très loin à l'intérieur des terres. Il semble que l'élargissement des dispositions concernant les changements de voies est destiné à venir en aide aux expéditeurs des régions centrales.

Lorsque vous nous demandez de ne pas adopter ce projet de loi pour l'instant, est-ce que vous vous opposez à ces deux dispositions? Pouvez-vous me dire si vous estimez qu'elles relèvent de la réglementation ou de la déréglementation? Que pensez-vous de ces dispositions particulières?

[Text]

**The Chairman:** We are 10 minutes late in our schedule. I ask witnesses and senators to be more precise and shorten their questions.

**Mr. Lynk:** Senator Spivak, I will try to be very brief in my answer. I think we have two concerns with the line rates. One is the impact it is going to have on rail revenue. I think our argument for rail, as with trucking and air, is that under regulation you had a guarantee of a set amount of revenue coming back to these operations, which allowed them to be able to maintain a certain standard. It allowed for the public or private subsidy of less-travelled routes, of being able to maintain safe equipment well above government standards, and of employing a large number of Canadians in productive, satisfying jobs. Among other things, we see that the competitive line rates are going to be cutting drastically into rail revenue. We pose questions about the impact of that on our rail system.

I do not think you can separate the question of competitive line rates from the ease the bill is allowing for rail companies to abandon track. I understand you are from Manitoba. It is going to have a particular impact, I would think, upon the west where the bulk of . . . There are comments from CN and CP Rail of the extensive amount of rail track they hope to abandon, about one-quarter to one-third of their total operating track over the course of the next 10 years.

I think you have to understand competitive line rates and the ability for captive shippers, particularly in the west and in Manitoba, who may not even have a rail track in a couple of years, to be able to want to take advantage of the benefits the legislation is purportedly giving to them.

**Senator Spivak:** I would like to ask you more questions on this theme because there are other provisions in the bill that speak about public interest, but in the interest of rapidity I will move on. You said in your opening statement that in the United States 100,000 union truckers have lost their jobs. There were 40,000 airline workers whose jobs were dislocated, and there are 100,000 fewer railway—

**Mr. Lynk:** There are 150,000 fewer railway jobs than there were—

**Senator Spivak:** That conflicts with some of the information we have received. You are saying union truckers . . . We have heard that employment in the air and trucking industries has increased and rail employment has declined. In Canada there has been declining prior to railway deregulation for quite some time. Salaries are higher in all three modes. I wondered what your source was so we could compare facts.

I also want to ask you why you think the two-tier system of wages would apply in Canada when we have pay-equity legislation federally in several provinces. Why would we tolerate it? Why do you predict it might happen?

[Traduction]

**Le président:** Nous avons 10 minutes de retard sur notre horaire. Je voudrais demander aux témoins et aux sénateurs d'être plus précis et de raccourcir leurs questions.

**M. Lynk:** Madame la sénatrice Spivak, je vais essayer de vous répondre très brièvement. Les prix de ligne nous posent deux problèmes. Tout d'abord, ils vont avoir un effet sur les recettes des compagnies ferroviaires. Nous estimons qu'en ce qui concerne les chemins de fer comme en ce qui concerne le camionnage et les transports aériens, la réglementation garantissait un certain montant de revenu, qui permettait aux compagnies de respecter certaines normes. La réglementation assurait le subventionnement public ou privé de certains itinéraires moins fréquentés et permettait d'entretenir le matériel de façon sûre, au-delà même des normes gouvernementales, et de proposer à un grand nombre de Canadiens des emplois productifs et gratifiants. Actuellement, nous constatons notamment que les prix de ligne concurrentiels vont occasionner une baisse importante des revenus des compagnies ferroviaires. Nous nous interrogeons sur les effets qu'ils vont avoir sur notre système ferroviaire.

Je ne pense pas qu'on puisse séparer la question des prix de ligne concurrentiels des facilités que le projet de loi accorde aux compagnies en matière de désaffectation de voies. Je crois savoir que vous êtes du Manitoba. Le projet de loi va avoir des effets importants dans l'Ouest . . . Le CN et CP Rail signalent qu'ils ont l'intention de désaffecter un nombre important de voies, environ un quart ou un tiers de leur réseau total, au cours des dix prochaines années.

Il faut bien comprendre les prix de ligne concurrentiels ainsi que la possibilité, pour les expéditeurs captifs, en particulier ceux de l'Ouest et du Manitoba, qui risquent d'être privés de voies de desserte d'ici quelques années, de tirer parti des avantages qu'est censée leur apporter cette mesure législative.

**Le sénateur Spivak:** J'aurais d'autres questions à vous poser à ce sujet, car le projet de loi comporte d'autres dispositions qui soulèvent des questions d'intérêt public, mais nous allons passer à autre chose, faute de temps. Vous avez dit, dans votre exposé préliminaire, que 100 000 camionneurs syndiqués avaient perdu leur emploi aux États-Unis. Dans les transports aériens, 40 000 travailleurs ont dû changer de lieu de travail, et il y a 100 000 employés de moins dans les chemins de fer . . .

**M. Lynk:** Il y a 150 000 de moins . . .

**Le sénateur Spivak:** Cela ne correspond pas aux renseignements qui nous ont été transmis. Vous dites que les camionneurs syndiqués . . . On nous a dit que dans les transports aériens et dans le camionnage, le nombre des emplois avait augmenté, tandis qu'il avait diminué dans les chemins de fer. Au Canada, on a noté une diminution avant la déréglementation des chemins de fer. Les salaires sont supérieurs dans les trois autres moyens de transport. J'aimerais connaître vos sources, de façon que nous puissions comparer les faits.

Je voudrais également vous demander pourquoi il faudrait appliquer le système du double barème au Canada, alors que plusieurs provinces appliquent la législation fédérale concernant l'équité en matière de salaire. Pourquoi accepteriez-vous cela? Pourquoi cela pourrait-il se produire à votre avis?



[Text]

**Mr. Lynk:** I will try to be brief because I understand the constraints of time. I have seen the employment figures given to you and I have had them thrown in my face every time I faced different committees. I understand why you would want to rely on them, but we have enormous problems with those figures.

Number one, we think the studies, certainly the studies I have seen that have been commissioned by the Ministry of Transport on the impacts of deregulation on the trucking era and rail industries in the States, take a very narrow view in terms of looking only at the aggregate number of jobs in 1978 or 1980, depending on their starting point, and up to today. We think the industrial relations rupture that has occurred since deregulation has not been reflected at all in those studies.

The other day I was talking to a professor—I have forgotten his name—from the Transport Institute, Northwestern University in Chicago, who has done extensive studies on the impact of deregulation upon the airline industry in the United States. He has read those. He says likely the employment figures are correct, that there has been an increase in employment in the airline industry since 1978, but that trucking has gone down. We disagree with those figures. I think even the Ministry of Transport figures show that they decrease at a much faster rate since rail deregulation has occurred.

What those figures fail to show is the amount of employment dislocation that has occurred since then: the number of bankruptcies that have gone on, whereby employees have lost their jobs; the amount of intensive collective bargaining that has forced lowering of wages, two-tier wages, loss of benefits, loss of decline in pension benefits and so on; the number of strikes that have gone on; the number of employees who have lost a unionized job and perhaps later on found jobs but in lower paid, non-union positions where the employment security is much less secure.

None of those things, I think, are reflected in any of the studies I have seen that have come out from the Ministry of Transport, and I think they are very, very inadequate in terms of painting at all anything close to an adequate or truthful picture of what has gone on for transport employees since deregulation.

**The Chairman:** Senator Spivak.

**Senator Spivak:** I just wondered if you had any studies you could give us.

**Mr. Lynk:** I would be happy to send them to you in a letter afterwards.

**Senator Spivak:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Muir.

**Senator Muir:** Mr. Chairman, if I may, I have one short question.

**The Chairman:** No opening remarks.

[Traduction]

**M. Lynk:** Je vais essayer d'être bref, car il ne reste plus grand temps. J'ai vu qu'on vous a distribué des chiffres concernant l'emploi, et on me ressort ces chiffres chaque fois que je comparais devant un comité. Je comprends que vous y fassiez référence, mais ils me posent un sérieux problème.

Premièrement, nous prions que les études, du moins celles dont j'ai pris connaissance et qui ont été commandées par le ministre des Transports, sur les répercussions de la déréglementation dans l'industrie du camionnage et du chemin de fer aux États-Unis, ont été réalisées dans une optique très restreinte, dans la mesure où elles ne tiennent compte que du nombre global d'emplois en 1978 ou en 1980, suivant d'où elles partent, jusqu'à nos jours. À notre avis, toutes passent sous silence la détérioration des relations de travail survenue depuis la déréglementation.

L'autre jour, je parlais à un professeur dont le nom m'échappe, qui enseigne au *Transport Institute* de l'université Northwestern à Chicago et qui a étudié en profondeur les répercussions de la déréglementation sur l'industrie du transport aérien aux États-Unis. Il a pris connaissance de ces études et, selon lui, les chiffres sur l'emploi sont probablement exacts; il y a eu une augmentation de l'emploi dans l'industrie du transport aérien depuis 1978, mais une baisse dans le secteur du camionnage. Nous ne sommes pas d'accord avec ces chiffres. À mon avis, même ceux du ministère des Transports indiquent une baisse beaucoup plus rapide depuis la déréglementation dans le domaine des chemins de fer.

Ce que ces chiffres ne montrent pas toutefois, ce sont les bouleversements qui sont survenus depuis sur le plan de l'emploi: le nombre de faillites à l'issue desquelles des employés se sont retrouvés au chômage; le nombre de négociations collectives intensives qui se sont soldées par une baisse des salaires, des salaires à deux niveaux, la perte d'avantages sociaux, la perte ou la baisse des prestations de retraite, etc.; le nombre de grèves; le nombre d'employés qui ont perdu un emploi syndiqué et qui retrouvent parfois du travail, mais avec un salaire moindre, dans des postes non syndiqués où la sécurité d'emploi est beaucoup moins grande.

Je pense que toutes les études du ministère des Transports passent ces aspects sous silence et présentent un tableau qui est très éloigné de la véritable situation dans laquelle se retrouvent les employés des transports depuis la déréglementation.

**Le président:** Sénatrice Spivak, la parole est à vous.

**Le sénateur Spivak:** Je me demandais simplement si vous pourriez nous présenter certaines études.

**M. Lynk:** Je me ferai un plaisir de vous les faire parvenir par la poste.

**Le sénateur Spivak:** Je vous remercie.

**Le président:** Sénateur Muir, la parole est à vous.

**Le sénateur Muir:** Monsieur le président, j'ai une brève question à poser.

**Le président:** Épargnez-nous les remarques préliminaires.

[Text]

**Senator Muir:** I know that we have people waiting. You know I am always short and to the point.

Is it not correct, Mr. Lynk, that in the last contract with certain sections of Air Canada employees in Bob White's union, which both he and they agreed to, there is a two-tier wage...?

**Mr. Lynk:** No, there is not.

**Senator Muir:** Those who are hired on afterwards get a lesser rate, and that surprised me.

**Mr. Lynk:** Let me explain what a two-tier wage is. When I referred to two-tier wages, I think what is meant by that in industrial relations is that where a new employee is hired on a lower rate, that employee is never going to catch up under the scheme of that collective agreement to the present employees. What happened, and it was the result of very tough bargaining in the airline industry, is that new lower rates were bargained, and there is a longer salary ladder in order to get up to the top wage rate, but those employees who are hired on now do eventually get up there. The things do converge, so that is not what we classically mean as a two-tier wage system, but it does mean there is tough bargaining. It does mean that the airlines are looking for concessions, and it does mean that by and large, transport workers are going to be one of the main victims of transport deregulation here in Canada.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Senator Muir:** My only comment is that—

**The Chairman:** Thank you.

**Senator Muir:** —I thought the wage should be the same when they come on.

**The Chairman:** Mr. Lynk and Mr. Moon, thank you very much.

**Mr. Lynk:** Okay, thank you.

**The Chairman:** The next group is the Canadian Union of Public Employees; Mr. Richard Balnis, Research Attaché, and Mr. Richard Nolan, President of the Air Division.

**Mr. Richard Nolan, President, Airline Division, Canadian Union of Public Employees:** Thank you, Mr. Chairman and senators. We would like to thank you for giving us the opportunity to present our brief to you this morning.

The Airline Division of the Canadian Union of Public Employees represents nearly 7,000 flight attendants employed by Canada's national and regional air carriers. Flight attendants first organized in Canada in 1948 to ensure fair wages and working conditions on Trans Canada Airlines, now Air Canada.

Some 40 years later, our union responsibility has expanded to include flight attendants employed by Air Canada, Air Ontario, Calm Air, Canadian Pacific, City Express, EPA, Nationair, Nordair, Pacific Western, Wardair and Worldways. Three of these companies no longer exist as distinct cor-

[Traduction]

**Le sénateur Muir:** Je sais que des témoins attendent. D'ailleurs, je suis toujours concis et direct.

N'est-il pas exact, monsieur Lynk, que deux niveaux de rémunération sont prévus dans certaines dispositions du dernier contrat de travail approuvé par Bob White et les employés d'Air Canada affiliés à son syndicat?

**M. Lynk:** Non, ce n'est pas le cas.

**Le sénateur Muir:** Les employés embauchés ultérieurement touchent un traitement moins élevé, ce qui m'étonne.

**M. Lynk:** Laissez-moi vous expliquer en quoi consiste une rémunération à deux niveaux. Dans le domaine des relations de travail, on parle de rémunération à deux niveaux lorsqu'un nouvel employé est embauché à un salaire moindre et qu'il ne rattrapera jamais les employés régis par la convention collective. Ce qui s'est produit dans ce cas, c'est qu'à l'issue de négociations très serrées avec les représentants de l'industrie du transport aérien, on a négocié de nouveaux taux de rémunération moins élevés et il existe une échelle salariale qui comporte plus d'échelons avant le taux de rémunération maximal, mais les employés embauchés actuellement finissent par le toucher. Comme les systèmes se recoupent, il ne s'agit pas, à proprement parler, d'un système de rémunération à deux niveaux. Cela suppose toutefois de dures négociations. Cela signifie que les compagnies aériennes veulent des concessions et qu'en général, les travailleurs du secteur des transports seront l'une des principales victimes de la déréglementation au Canada.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

**Le sénateur Muir:** Je veux seulement ajouter que...

**Le président:** Merci.

**Le sénateur Muir:** ...je croyais que le traitement devait être le même au moment de l'embauche.

**Le président:** MM. Lynk et Moon, nous vous remercions infiniment.

**M. Link:** Merci.

**Le président:** Les prochains témoins représentent le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP); il s'agit de M. Richard Balnis, attaché de recherche, et de M. Richard Nolan, président de la Division de l'air.

**M. Richard Nolan, président, Division des entreprises de transport aérien, Syndicat canadien de la Fonction publique:** Monsieur le président, honorables sénateurs, nous vous remercions de nous donner la possibilité de vous présenter notre mémoire ce matin.

La Division des entreprises de transport aérien du Syndicat canadien de la Fonction publique représente près de 7 000 agents de bord employés par des transporteurs aériens nationaux et régionaux du Canada. Ils se sont regroupés pour la première fois au Canada en 1948, pour négocier des salaires et des conditions de travail équitables auprès de Trans Canada Airlines, qui est devenu par la suite Air Canada.

Une quarantaine d'années plus tard, notre syndicat a un mandat élargi et représente les agents de bord d'Air Canada, d'Air Ontario, de Calm Air, de Canadien Pacifique, de City Express, d'EPA, de Nationair, de Nordair, de Pacific Western, de Wardair et de Worldways. Trois de ces compagnies n'exis-



## [Text]

porate entities since their purchase by Pacific Western and the creation of Canadian Airlines International Limited. That should actually be four of those companies. We also represent the clerical and ground staff of two foreign flight carriers with operations in Canada—Sabena and Iberia.

In our view, this Senate committee on transportation is faced with a choice of historic dimension. You have before you the legislation in the forms of Bill C-18 and Bill C-19 which go to the heart of the definition and even existence of Canada as a nation. Since Canada's inception, the transportation infrastructure has served to bridge our vast distances in the public interest and to fulfil the requirements of an advanced national, industrial economy. It is no exaggeration to say that our transportation network's purpose was to reduce our collective vulnerability to the geographic pull and economic power of the United States.

Bill C-18 and Bill C-19 undo this historical premise of our country. Transport deregulation is the critical first step towards North American continentalism. Deregulation of Canadian transportation is no less than the institutional precondition for free trade and the attendant loss of our economic sovereignty and the basis for independent political decision-making. On this basis, we are sure you will agree that this legislation will affect Canada well into the next century.

Transportation deregulation also raises for the Senate the equally important question of the appropriate level of government regulation of our economy and the role of the market in making social choices. Quite simply, do we want the economy shaped by accountable public representatives or will we rely solely on the market to determine the production and distribution of goods, services and wealth in Canada?

We all know the preference of the current federal government for free trade and the dominance of market forces. But as economic history shows, a free enterprise economy left to its own unregulated operation will inevitably produce economic concentration, bankruptcies and instability verging on chaos. The alleged virtues of an economy based on perfect competition have never existed outside our first-year university neo-classical economics textbooks.

The transportation industry is no exception. In reality, transportation deregulation will lead to a long-term increase in costs in excess of those produced under regulation. Deregulation will mean a decline in the frequency and quality of passenger and freight transportation, accelerating the erosion of our national economy, and the triumph of the market principle of user-pay will mean the demise of our regional communities.

It is then clear that the Senate must assert its traditional role as the chamber of sober second thought and reject the

## [Traduction]

tent plus en tant qu'entreprises distinctes depuis leur rachat par Pacific Western et la création de Canadian Airlines International Limited. En réalité, il s'agit de quatre de ces entreprises. Nous représentons aussi le personnel de bureau et le personnel au sol de deux transporteurs aériens étrangers qui ont des bureaux au Canada, Sabena et Iberia.

À notre avis, le Comité sénatorial des transports se trouve devant un choix historique. Vous êtes chargés d'étudier les projets de loi C-18 et C-19, qui touchent à la définition même, voire à l'existence du Canada en tant que nation. Depuis que le Canada a vu le jour, l'infrastructure des transports a permis de relier différents points de notre immense pays dans l'intérêt public et de satisfaire aux exigences d'une économie industrielle nationale avancée. Il n'est pas exagéré de dire que l'établissement de notre réseau de transport visait à nous rendre collectivement moins vulnérables aux obstacles géographiques et à la puissance économique des États-Unis.

Les projets de loi C-18 et C-19 vont toutefois à l'encontre de cet objectif historique national. La déréglementation des transports est le premier pas décisif vers le continentalisme nord-américain. La déréglementation des transports au Canada est ni plus ni moins qu'un aménagement préalable au libre-échange qui se traduira inévitablement par la perte de notre souveraineté économique et servira de base aux décisions politiques prises de façon indépendante. Aussi, vous admettrez sûrement que ces projets de loi auront des répercussions sur le Canada bien au-delà de l'an 2000.

La déréglementation des transports soulève aussi pour le Sénat une autre question tout aussi importante, celle du niveau de réglementation qu'il convient que le gouvernement applique à notre économie et le rôle du marché lorsqu'il faut faire des choix sociaux. En d'autres termes, voulons-nous une économie forgée par des élus qui doivent rendre des comptes ou préférons-nous nous en remettre uniquement au marché pour déterminer la production et la répartition des biens, des services et des richesses au Canada?

Nous savons tous que l'actuel gouvernement fédéral a un faible pour le libre-échange et la prédominance des forces du marché. Toutefois, l'histoire en témoigne, une économie de libre entreprise non réglementée s'accompagnera inévitablement d'une concentration économique, de faillites et d'une instabilité proche du chaos. Les vertus que l'on attribue à une économie fondée sur la concurrence parfaite n'ont jamais existé ailleurs que dans les manuels d'économie néo-classique étudiés en première année d'université.

L'industrie des transports ne fait pas exception à la règle. En fait, la déréglementation des transports entraînera à long terme une augmentation des coûts supérieure à celle qui résulte de la réglementation. Si ce secteur est déréglementé, la fréquence et la qualité des transports de passagers et de marchandises baisseront, notre économie nationale s'érodera plus rapidement, et le triomphe du principe selon lequel les frais doivent être assumés par les usagers entraînera la disparition de nos collectivités régionales.

Il est donc clair que le Sénat doit jouer le rôle traditionnel qui lui incombe en tant que Chambre de réflexion et rejeter les

*[Text]*

misguided and damaging legislation brought forward by the current federal government.

The legislation is prompted by ideology, not the interests of Canada. It is based on the wish for continental free trade, not the needs of many small and isolated Canadian communities. Finally, it caters to the greed of a small elite, rather than meeting the legitimate aspiration of the majority of Canadians.

We know these are strong words, but our beliefs are sincere and supported by reason and strong evidence. We hope you will agree with our arguments that we do not have to rush headlong into the disastrous world of U.S.-style deregulation. We also hope you will agree there does not have to be a third reading of Bill C-18 and C-19.

In the last year the federal government and its well-paid stable of U.B.C. and York University academic and transportation experts have proclaimed the virtues of railway deregulation, especially in the United States. More competition, less industry concentration, better frequency of service, cheaper fares, greater industry employment, better safety and enhanced regional development, all with no significant economic or social costs or erosion in industry standards, are the promises of Bill C-18.

We respectfully submit that Bill C-18 as it is presently constructed will not realize any of its goals. In fact, it will lead to the reverse: greater industry concentration, less reliable service, higher average fares, diminished industry standards, reduced safety, employment loss and dislocation, and restricted regional development, just as it has in the United States. There will also be substantial economic and social costs associated with Bill C-18.

We base our conclusion on a careful examination of the American experience with air deregulation. We do not approach this exercise as academics intent on adding to our reputation, but as workers whose livelihoods and very lives depend on this industry's future.

We have therefore talked to flight attendants in the United States as well as mechanics, pilots, ramp attendants, ticket agents, baggage handlers, across North America. Their message is the same. There are a lot of myths and misinformation associated with the U.S. airline deregulation. We must therefore know the consequences of their experience before we begin our experiment.

Moreover, the reality of American airline deregulation has received increasing and more accurate exposure in that country's print and electronic media. Many thoughtful commentators are offering the view that airline deregulation was a mistake.

We cannot cover all the problems associated with U.S. deregulation in our opening remarks, but we would like to

*[Traduction]*

projets de loi malencontreux et préjudiciables présentés par l'actuel gouvernement fédéral.

Ces projets de loi sont le reflet d'une idéologie; ils ne tiennent pas compte des intérêts du Canada. Ils sont fondés sur un projet de libre-échange continental et non sur les besoins de nombreuses petites collectivités canadiennes isolées. En somme, ils satisfont la cupidité d'une petite élite au lieu de répondre aux aspirations légitimes de la majorité des Canadiens.

Nous savons que nous n'y allons pas de main morte dans nos remarques, mais nous croyons sincèrement ce que nous avançons; nos propos sont guidés par le bon sens et étayés par des preuves éclatantes. Nous espérons que, comme nous, vous reconnaîtrez l'absurdité de se précipiter dans une déréglementation désastreuse, à l'américaine, et l'inutilité d'une troisième lecture des projets de loi C-18 et C-19.

L'année dernière, le gouvernement fédéral et sa cohorte de professeurs des universités de Colombie-Britannique et York et de spécialistes des transports grassement payés, ont vanté les mérites de la déréglementation dans le secteur des chemins de fer, notamment aux États-Unis. Le projet de loi C-18 promet une concurrence accrue, une moins grande concentration dans l'industrie, de meilleurs services, des tarifs moins élevés, plus d'emplois dans l'industrie, une meilleure sécurité et un développement régional accru, tout cela sans coûts économiques ou sociaux importants ni baisse des normes de l'industrie.

Nous prétendons, en toute déférence, que sous sa forme actuelle, le projet de loi C-18 ne permettra la réalisation d'aucun de ces objectifs. En fait, il aura l'effet contraire: il s'ensuivra une plus grande concentration au sein de l'industrie, des services moins fiables, des tarifs moyens plus élevés, une baisse des normes de l'industrie, une diminution de la sécurité, des bouleversements et des pertes d'emplois ainsi qu'un développement régional restreint, tout comme cela s'est produit aux États-Unis. La mise en vigueur du projet de loi C-18 s'accompagnera en outre de coûts économiques et sociaux énormes.

Nous en sommes venus à cette conclusion après un examen minutieux de l'expérience américaine de déréglementation du transport aérien. Nous n'abordons pas cette question comme des universitaires qui veulent asseoir leur réputation, mais en tant que travailleurs dont le gagne-pain et la subsistance même dépendent de l'avenir de l'industrie.

Nous avons donc consulté des agents de bord des États-Unis, ainsi que des mécaniciens, des pilotes, des préposés au sol, des billettistes et des manutentionnaires de bagages, de toute l'Amérique du Nord. Leur message est le même. Il y a beaucoup de mythes et d'informations erronées au sujet de la déréglementation des transports aériens aux États-Unis. Nous devons donc connaître les conséquences de leur expérience avant de nous engager dans la même voie.

En outre, la presse écrite et les médias électroniques des États-Unis ont traité abondamment et avec plus de rigueur de la déréglementation des compagnies aériennes dans ce pays. Selon de nombreux commentateurs chevronnés, c'était une erreur.

Nous ne pouvons pas parler dans notre exposé préliminaire de tous les problèmes liés à la déréglementation aux États-



## [Text]

draw your attention to a few concerns in our brief for you to study later: pages 10 to 12, lead article from *U.S.A. Today* showing the failure of deregulation; pages 13 to 15, "Compromised Safety"; pages 15 to 17, "Service Cuts Especially to Small Communities"; pages 18 and 19, "Increase in Passenger Complaints Because of Poor Service and Delays", in particular, page 21 where there is an article entitled "Air Passengers are Screaming"; pages 22 to 27, "The False Promise of Reduced Fares"; and pages 28 to 31, "Increased Industry Concentration and Lack of Competition".

The flip side of American air deregulation has been a reduction in the standard of living of air transport workers. Deregulation has meant a wholesale attack on the wages, benefits, work rules and job security of all unionized airline workers. The proliferation of non-union carriers has meant the breaking of a long-standing pattern of steady employment, in wages, benefits and conditions in the unionized airlines.

A former Canadian Pacific Airline president, now returned to the United States, called deregulation the largest piece of anti-labour legislation the U.S. Congress has ever passed, and so it is. Airline deregulation has already had an impact on employment and working conditions in the Canadian industry. Every major carrier has attacked its workers in recent negotiations under the deregulation banner. During 1985 and 1986 strikes occurred at five of Canada's six scheduled level one carriers; Air Canada, CP Air, EPA, Pacific Western and Nordair. There was also a bitter strike at Air Ontario in the same period. In all cases the strikes were fought, not to win gains for employees, but rather to defeat employers' demands for concessions.

An example of this corporate attitude is one of the bitterest strikes in the Canadian airline industry, which involved the IAMAW, the CAW and CUPE, against Pacific Western Airlines, now Canadian Airlines International. The most profitable airline in North America demanded over 160 concessions from its employees, because the shareholders needed an even greater return on their investment. We had a four-and-a-half-month strike.

At Quebec Air, workers today are on strike over management plans to cut salaries by 7% and reduce the guaranteed work week to 35 hours. The employment impact of deregulation is also being felt across the country. The CP Air takeover of EPA led to major job losses in Atlantic Canada. Similar job cuts are resulting from the Nordair and Quebec Air takeovers, and the shakeout of the PWA-CP merger will soon be felt across Canada.

## [Traduction]

Unis, mais nous aimerions attirer votre attention sur quelques aspects dont il est question dans notre mémoire et que vous pourriez étudier ultérieurement: aux pages 10 à 12, on trouve un article tiré de *USA Today*, qui montre l'échec de la déréglementation; aux pages 13 à 15, il est question de la «sécurité compromise»; aux pages 15 à 17, des «services réduits, notamment pour les petites collectivités»; aux pages 18 et 19, d'une «augmentation des plaintes des passagers en raison du piètre service et des retards»; à la page 21, on trouve un article sur «les protestations des passagers d'avion»; aux pages 22 à 27, il est question des «fausses promesses de tarifs réduits», et les pages 28 à 31 portent enfin sur «la concentration accrue au sein de l'industrie et l'absence de concurrence».

La déréglementation du transport aérien aux États-Unis s'est du reste accompagnée d'une baisse du niveau de vie des travailleurs de ce secteur. Les salaires, les avantages sociaux, les conditions de travail et la sécurité d'emploi ont été remis systématiquement en cause pour tous les syndiqués. La prolifération de transporteurs dont les employés ne sont pas syndiqués a mis fin à une stabilité d'emploi établie de longue date au sein de compagnies aériennes dont le personnel est syndiqué, stabilité des salaires, des avantages sociaux et des conditions de travail.

Un ancien président de la compagnie Pacifique Airline, maintenant de retour aux États-Unis, a dit, avec raison, que la déréglementation était la pire mesure législative qu'ait jamais adoptée le Congrès américain contre les travailleurs. Celle du transport aérien a déjà eu des répercussions sur l'emploi et les conditions de travail dans l'industrie canadienne. Tous les grands transporteurs l'ont invoquée pour serrer la vis à leurs travailleurs durant les dernières négociations. En 1985 et 1986, les employés de cinq des six transporteurs canadiens réguliers de niveau 1 ont fait la grève, soit ceux d'Air Canada, de CP Air, d'EPA, de Pacific Western et de Nordair. Une grève pénible a aussi eu lieu à Air Ontario durant la même période. Dans tous les cas, les employés se sont mis en grève non pas pour réaliser des gains, mais plutôt pour protester contre les concessions exigées par l'employeur.

L'une des grèves les plus dures qui a frappé l'industrie du transport aérien au Canada et qui a opposé l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA), le CAW et le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) à Pacific Western Airlines, maintenant appelé Canadian Airlines International, illustre bien cette attitude de l'employeur. La compagnie aérienne la plus rentable de l'Amérique du Nord exigeait plus de 160 concessions de ses employés parce que ses actionnaires voulaient des dividendes plus élevés sur leurs placements. La grève a duré quatre mois et demi.

Les employés de Québecair sont actuellement en grève parce que la direction veut réduire leurs salaires de 7 p. 100 et ramener la semaine de travail garantie à 35 heures. Les répercussions de la déréglementation sur l'emploi se font aussi sentir dans tout le pays. La prise de contrôle d'EPA par CP Air a entraîné la perte de nombreux emplois dans la région canadienne de l'Atlantique. Des pertes d'emploi analogues résultent des prises de contrôle de Nordair et Québecair, et les secousses

[Text]

About 65 Wardair flight attendant positions were lost this month in Vancouver because of direct competition from the low-cost, anti-union American carrier Continental. Our members already are suffering the effects of the government's promise of open competition. Labour relations have never been so bad, with both wages and working conditions under attack by employers eager to gain a competitive edge. In our view, if the government's promise of total deregulation is carried out, the impact on employees will be disastrous.

We are sure committee members have been made aware of the dubious Canadian Transport Commission studies on the employment effects of U.S.A. deregulation. One study claims there were 31,000 more employees in U.S. scheduled airlines in December 1985 than in December 1978. This figure is exaggerated. In fact, using the figures quoted in the study, it appears that the 1985 full-time employment is at about the same level as 1978, with the only employment gains coming from additional part-time employees.

Employment loss since 1985 has accelerated, however, making the whole analysis obsolete in any event. Moreover, many full-time jobs have been transferred to the new non-union carriers staffed with surplus, low-wage, entry-level workers. The end result of air deregulation is a growing, underpaid, underemployed, mostly female work force. In a word, American air deregulation is not only anti-union, but anti-women as well.

Prominent economists have recognized the folly of airline deregulation. Moreover, Congress is finally considering legislation to reregulate the airline industry, including re-establishment of the Civil Aeronautic Board to control fares and routes. The question then becomes, why would we want to import someone else's half-failures?

Bill C-18 and Bill C-19 are an exercise in blind faith and the unsupported belief that competition and market forces will give us the transport system we need and will guarantee acceptable safety standards, regional economic development and the encouragement of primary and secondary industries. Unfortunately, competition and market forces will not produce a highly competitive, efficient transportation system that is safe and promotes Canada's economic development. Rather, these forces will produce monopoly, inefficiency, impediments to regional economic development, discrimination, unfairness and major safety problems.

The promise of air transport deregulation in Canada is highly exaggerated. It is flawed by what we already know of the experience in the U.S. It is flawed by what we know to be

[Traduction]

provoquées par la fusion de PWA-CP ne tarderont pas à se faire sentir au Canada.

Quelque 65 agents de bord de Wardair ont été licenciés ce mois-ci à Vancouver en raison de la concurrence directe du transporteur américain Continental, qui propose des tarifs peu élevés et affiche une attitude antisyndicale. Nos membres font déjà les frais de la promesse de libre concurrence faite par le gouvernement. Les relations de travail n'ont jamais été aussi tendues, les salaires et les conditions de travail étant remis en cause par des employeurs qui essaient d'avoir l'avantage sur leurs concurrents. À notre avis, si le gouvernement respecte son engagement de déréglementer entièrement les transports, les répercussions sur les employés seront désastreuses.

Les membres de votre comité ont sans doute entendu parler des études douteuses effectuées par la Commission canadienne des transports au sujet des répercussions que la déréglementation a eues sur l'emploi aux États-Unis. D'après l'une d'elles, il y avait, au sein des compagnies aériennes régulières des États-Unis, 31 000 employés de plus en décembre 1985 qu'en décembre 1978. Ce chiffre est exagéré. En fait, d'après les chiffres qui sont cités dans l'étude, il semble que le nombre d'emplois à plein temps en 1985 était à peu près le même qu'en 1978, les gains provenant uniquement des nouveaux emplois à temps partiel.

Quoi qu'il en soit, les pertes d'emplois depuis 1985 se sont précipitées, ce qui rend toute cette analyse désuète. En outre, de nombreux emplois à plein temps ont été transférés à de nouveaux transporteurs dont les employés ne sont pas syndiqués et dont le personnel est constitué de travailleurs excédentaires embauchés au premier échelon et peu rémunérés. En fin de compte, la déréglementation du transport aérien a entraîné la formation d'un effectif presque entièrement féminin, qui compte de plus en plus de membres sous-payés et sous-employés. En un mot, aux États-Unis, elle est non seulement une mesure antisyndicale, mais elle porte aussi préjudice aux femmes.

D'éminents économistes en ont reconnu l'absurdité. Qui plus est, le Congrès envisage maintenant de réglementer à nouveau l'industrie du transport aérien, et notamment de rétablir le *Civil Aeronautic Board* pour qu'il surveille les tarifs et les itinéraires. La question qui se pose est donc la suivante: Pourquoi voudrions-nous répéter le demi-échec d'autrui?

Avec les projets de loi C-18 et C-19, on croit aveuglément et sans preuve à l'appui que la concurrence et les forces du marché nous fourniront le réseau de transport dont nous avons besoin et garantiront des normes de sécurité acceptables tout en assurant le développement économique régional et en encourageant les industries primaires et secondaires. Malheureusement, la concurrence et les forces du marché ne créeront pas un système de transport efficace très concurrentiel, qui soit sûr et qui encourage le développement économique canadien. Il en résultera plutôt une situation de monopole, de l'inefficacité, des obstacles au développement économique régional, de la discrimination, des iniquités et de graves problèmes de sécurité.

Les avantages que font miroiter les tenants de la déréglementation du transport aérien au Canada sont très exagérés, comme nous l'a démontré l'expérience des États-Unis. Leur



[Text]

unique Canadian factors. It is flawed by its assumption that the free market will automatically provide benefits and improvements. And it is flawed by this inherent threat to Canada's economic and political independence.

Looking at Bill C-18 and its failure to have adequate provisions dealing with employment protection, maintenance of wages and working conditions, training for displaced employees, service for disabled passengers, and protection of the public interest, we believe this legislation should not go to third reading. We are opposed to the principles and philosophy contained within this legislation. It will not work. This legislation will only serve private business, not the public. We are on the verge of repeating the U.S. mistakes of air deregulation. We should not make those same mistakes in Canada. Instead we must step back and adopt the principle of a new national public policy for transportation, a policy serving all Canadians.

**Senator Stewart:** The witness has recommended that the bill should not go forward for third reading, but the bill is of course a statement of fundamental government policy, and I am sure the witness would not expect me as a senator to frustrate fundamental government policy supported by a democratically elected House of Commons. That is by way of preliminary comment.

I wanted to ask about the possibility that we will be repeating what happened in the United States in the air industry. The deputy minister of Transport told this committee that there would not likely be any increase of national carriers in Canada, that the situation has in effect stabilized at two plus Wardair. He said the area of proliferation would be in the regional carriers. Is that correct? If so, how does it relate to what you have just now said about importing the American disasters?

**Mr. Nolan:** To answer your first question, we are hoping that the Senate will not approve the third reading. Today the Senate exists to approve bills, and we do not believe this bill is good for Canada.

In our country today there are two airlines. The competition for the third carrier is going to be very intense. The two major carriers carry about 97% of the scheduled passenger traffic, and for a third carrier to break that is going to be extremely difficult. The danger is in the way the two carriers have aligned themselves. They are aligning themselves with small regional carriers, and they are getting ready for the hub-and-spoke experience of the United States.

You live in Nova Scotia; I also live in Nova Scotia. You have seen what has happened in Yarmouth; we know what is going to happen to Sydney; we have seen what has happened in Gander; we know what is going to happen to the Maritimes. This will be true not only in the Maritimes but also in northern Quebec, northern Ontario, the Prairies, and most of B.C. This bill makes two corridors between two triangles, the Toronto-Montreal-Ottawa triangle and the Vancouver-Calgary-

[Traduction]

argumentation ne tient pas en raison de facteurs uniques au Canada et parce qu'ils supposent que le libre marché sera automatiquement avantageux et constituera une amélioration. En outre, une telle mesure sera une menace à l'indépendance économique et politique du pays.

Nous estimons que le projet de loi C-18 ne doit pas atteindre l'étape de la troisième lecture parce qu'il n'assure pas convenablement la protection des emplois, le maintien des salaires et des conditions de travail, la formation des employés mutés, les services aux passagers handicapés et la protection de l'intérêt public. Nous nous opposons au principe du projet de loi. Il ne pourra pas fonctionner; il ne servira que l'intérêt privé et non l'intérêt public. Nous sommes sur le point de répéter les erreurs commises par les États-Unis au sujet de la déréglementation de l'air. Il ne faut pas faire les mêmes erreurs au Canada, mais plutôt revenir en arrière et adopter le principe d'une nouvelle politique publique nationale des transports, au service de tous les Canadiens.

**Le sénateur Stewart:** Le témoin recommande que le projet de loi n'atteigne pas l'étape de la troisième lecture, mais ce projet de loi est une déclaration de principe fondamentale du gouvernement, et je suis sûr que le témoin ne s'attend pas qu'en tant que sénateur, je me prononce contre une politique qui a l'appui de la Chambre des communes démocratiquement élue. C'était mon observation préliminaire.

Je voulais en savoir davantage au sujet du risque de répéter ce qui s'est produit dans l'industrie du transport aérien aux États-Unis. Le sous-ministre des transports a dit au comité qu'il n'y aurait vraisemblablement pas d'augmentation du nombre de transporteurs nationaux au Canada, que leur nombre s'est en fait stabilisé à deux, plus Wardair. Il a déclaré que la prolifération surviendrait surtout parmi les transporteurs régionaux. Est-ce exact? Dans l'affirmative, comment, la situation désastreuse qu'ont connue les États-Unis pourra-t-elle se répéter ici comme vous l'avez dit?

**M. Nolan:** Pour répondre à votre première question, nous espérons que le Sénat n'approuvera pas le projet de loi en troisième lecture. De nos jours, le rôle du Sénat si bonne à approuver les projets de loi, mais nous ne pensons pas que celui-ci soit bon pour le Canada.

Il y a actuellement au Canada deux entreprises de transport aérien. Une troisième devrait affronter une intense concurrence. Les deux grands transporteurs assurent environ 97 p. 100 des vols réguliers et il sera extrêmement difficile à un troisième transporteur de se tailler une place. Le danger concerne la façon dont les deux grandes compagnies se sont alignées, c'est-à-dire par rapport aux transporteurs régionaux, et elles se préparent à l'expérience de la centralisation, comme aux États-Unis.

Vous vivez en Nouvelle-Écosse comme moi. Vous avez vu ce qui s'est passé à Yarmouth; nous savons ce qui arrivera à Sydney; vous avez vu ce qui est survenu à Gander; nous savons ce qu'il adviendra dans les Maritimes. Ce sera le cas non seulement des Maritimes, mais aussi du nord du Québec, du nord de l'Ontario, des Prairies et de la majeure partie de la Colombie-Britannique. Le projet de loi crée deux corridors entre deux triangles, le triangle Toronto-Montréal-Ottawa et le triangle

[Text]

Edmonton triangle. There is going to be a lot of traffic between those points; and the rest of the country, to judge by what has happened in the United States, will suffer.

**Mr. R. Balnis, Researcher, Airline Division, Canadian Union of Public Employees:** On June 4, Professor Jordan was in Toronto addressing a conference on airline investment. He emphasized the creation of jet carriers, at which point the president of Pacific Western and practically everybody else in the audience fell down laughing. They know that is not happening. I would draw the senators' attention to page 31 of our brief, where we have a document showing you the shake-out and creation of the new Canadian industry. If one looks to the United States, where you see the major carriers and their hubs, with all the client airlines that feed into the hub, even though they are not owned by the major carrier, they are extremely dependent on that. We already have a system, as you can see, the group one under the Air Canada banner with the all the client and regional airlines lining up under there; then on the right hand side you see the Canadian, the grouping of all those airlines that feed in. I therefore do not see the regional airlines competing in any way, but in fact just feeding into the major airlines. One can already see, in effect, a two-company industry, so I think we have already moved to monopoly phase. I mean, if you look at the United States carriers and the concentration of travel and profits among the top three or four carriers, we have already moved to that stage. When you look at the monopoly situation and say to take the regulation off, and simply let the monopolies decide how they will behave, I think that is a prescription for disaster and I think it mirrors very closely the United States case.

**Senator Stewart:** You are therefore saying, to adopt the words of an earlier witness today, that it will be unregulated concentration.

**Mr. Balnis:** I think that is a very fair assessment.

**Senator Stewart:** I want to ask a short question, Mr. Chairman, with regard to safety, and I refer to page 13 of your written submission. At the bottom of this page, you make reference to the near misses having escalated and then you go on to say:

The Delta incidents are only the most recent examples. Pan American, American and Eastern Airlines were fined a total of \$13 million for violating safety and maintenance standards recently.

First, what is your basis for including the Delta incidents there? The deputy minister of Transport told us that it was his estimate that these were not deregulation-related. You, on the other hand, believe they are—at least you mentioned them. On the basis of what evidence available to you do you include the reference to these Delta incidents?

[Traduction]

Vancouver-Calgary-Edmonton. Il y aura beaucoup de trafic entre ces deux points, et le reste du pays, à en juger par ce qui est arrivé aux États-Unis, en souffrira.

**M. R. Balnis, chercheur, Division entreprises de transport aérien, Syndicat canadien de la Fonction publique:** Le 4 juin, M. Jordan donnait à Toronto une conférence sur les immobilisations dans les compagnies aériennes. Lorsqu'il a parlé de la création de services de transporteurs par avions à réaction, le président de la compagnie Pacific Western et à peu près tout l'auditoire se sont esclaffés. Elle savent que cela ne se concrétise pas. J'attire l'attention des sénateurs sur la page 31 de notre mémoire qui indique comment on se déleste d'effectifs en surnombre pour créer la nouvelle industrie canadienne. Aux États-Unis, les grands transporteurs ont établi des centres, où toutes les lignes aériennes clientes prennent leurs passagers même si elle ne leur appartiennent pas et elles dépendent considérablement de ce système. Nous en avons un semblable, comme vous le voyez, avec un groupe placé sous la bannière d'Air Canada et constitué par tous les clients et les lignes aériennes régionales tandis qu'à droite, vous voyez la compagnie Canadian et toutes les lignes aériennes qui s'y alimentent. Je ne conçois donc pas que les lignes aériennes régionales puissent livrer concurrence de quelque façon que ce soit; elles ne peuvent que puiser dans la clientèle des grandes lignes aériennes. L'industrie se compose, en fait, de deux compagnies, de sorte que nous sommes déjà à l'étape du monopole. Si vous examinez la situation des transporteurs aux États-Unis et le niveau de concentration des déplacements et des recettes entre les trois ou quatre principaux transporteurs, vous constaterez que nous en sommes déjà à cette étape. Quand vous examinez la question du monopole et que vous proposez de déréglementer, pour laisser les monopoles décider eux-mêmes de leur ligne de conduite, je pense qu'il n'en faut pas plus pour conduire au désastre, c'est-à-dire à peu près ce qui est survenu aux États-Unis.

**Le sénateur Stewart:** Vous dites donc, pour reprendre les mots d'un témoin qui a comparu plus tôt aujourd'hui, que ce sera une concentration non réglementée.

**M. Balnis:** C'est très juste.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, j'aimerais poser une brève question au sujet de la sécurité, et je renvoie les témoins à la page 13 de leur mémoire écrit. Au bas de la page, vous parlez du nombre beaucoup plus grand des accidents qui ont failli arriver et vous y ajoutez:

Les incidents chez Delta ne sont que les exemples les plus récents. Les compagnies Panam, American et Eastern Airlines se sont vu imposer des amendes totalisant 13 millions de dollars pour avoir violé récemment les règles de sécurité et d'entretien.

Sur quoi vous basez-vous pour inclure les incidents survenus chez Delta? Le sous-ministre des Transports nous a dit que, selon lui, ces faits n'étaient pas imputables à la déréglementation. Par ailleurs, vous affirmez le contraire, ou en tout cas vous mentionnez ces incidents. Sur la base de quelle preuve?



[Text]

**Mr. Balnis:** I guess our position is that the deputy minister is mistaken on this question. The previous group from the CBRT and GW also spoke on this issue. I think they outlined the fact that they were using pilots pushed to fatigue, for longer hours. I think you are also looking at, in the Eastern case, simply declining expenditures on maintenance. It is quite interesting that if one goes to look at the American industry . . . I was in Washington last month and we had a number of prominent presidents, including the president of the American industry, saying that if they cannot put their house in order they are in trouble.

I think they are directly related because they are competing to preserve their market share and they are cutting corners as they can.

**Senator Stewart:** However, you just argued, or at least we were just told—I will not say that you argued—that we are not going to have that kind of competition in Canada, that we have unregulated concentration. Presumably, they will not be suffering from the same of kind pressures the American airlines are suffering from and will be able to extract enough money from their passengers to maintain their equipment in splendid condition.

**Mr. Balnis:** That is a very interesting comment. Yesterday I happened to be at a bargaining session with the major carrier in Canada; we spoke of that and the profitability of the industry, and they quite forthrightly told us that the presidents of Canadian and Wardair would force them to take a very hard line in bargaining. You therefore have an unregulated monopoly on the one hand, but on the other hand you are looking at the leader in the industry saying they are afraid their routes will be taken away from them, so they will have to do the best they can to control their labour costs, to put in some lower fares. We would argue further that these lower fares will only be shortlived. These are the two phases—the short term and the long term.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Adams.

**Senator Adams:** Yes, Mr. Chairman, I have just a short question I should ask to the witnesses. I live in a somewhat remote area of the territory. I do not know if you are familiar with some of the air carriers. Some of the rates are different for people flying long distances and short distances. We live in the eastern Arctic. People from the western Arctic come the same route to go to Winnipeg. We pay more, but we are closer to Winnipeg. How are these things set up? I think it is about \$75 more from Rankin Inlet to Winnipeg. People who live in Yellowknife come from Yellowknife to Rankin Inlet on the same airplane, but they pay a lesser rate. How does this system work?

**Mr. Nolan:** I cannot give you the exact answer. I would assume there is less traffic on the route to where you are going or perhaps you have more stops. I do not know. Under the regulated way of doing things, there should be one rate per mile across the board for all passengers. Today, as was

[Traduction]

**M. Balnis:** Le sous-ministre doit se tromper. Les représentants de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des Transports et autres ouvriers qui ont comparus plus tôt en ont également parlé. Ils ont souligné le fait que les pilotes accumulent de la fatigue à cause des trop longues heures de travail. Dans le cas de la compagnie Eastern, je pense qu'on essaie de réduire les dépenses d'entretien. Si on examine le cas de l'industrie américaine, il est intéressant de constater . . . J'étais à Washington le mois dernier et j'ai rencontré un nombre de présidents importants, dont celui de l'industrie américaine, qui ont dit que s'ils ne peuvent pas mettre de l'ordre dans leur maison, ils seront en difficulté.

Je pense qu'ils sont directement liés car ils se font concurrence pour conserver leur part du marché et ils arrondissent les coins comme ils le peuvent.

**Le sénateur Stewart:** Toutefois, vous venez de dire, ou en tout cas on nous a dit, je n'affirmerai pas que c'est vous, que nous n'aurons pas ce genre de concurrence au Canada et qu'il y a une concentration non réglementée. Je présume que les compagnies canadiennes ne seront pas soumises aux mêmes pressions que les compagnies aériennes américaines et qu'elles pourront réaliser des recettes suffisantes pour maintenir leur matériel en parfait état.

**M. Balnis:** Voilà une observation très intéressante. J'assistais hier à une séance de négociation avec le principal transporteur canadien; nous avons parlé de cette question et de la rentabilité de l'industrie, et on nous a dit bien franchement que les présidents des compagnies Canadian et Wardair imposeraient la ligne dure dans les négociations. Il y a donc un monopole non réglementé d'une part, mais d'autre part, la principale compagnie de l'industrie dit craindre perdre ses routes aériennes, de sorte qu'il lui faut contrôler de son mieux ses coûts en main d'œuvre, afin de pouvoir abaisser ses tarifs. Nous nous permettons d'ajouter que la réduction des tarifs ne durera pas longtemps. Ce sont là les deux phases, le court terme et le long terme.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Adams.

**Le sénateur Adams:** Oui, monsieur le président, j'aimerais simplement poser une brève question aux témoins. J'habite une région reculée. J'ignore si vous savez comment fonctionnent certains transporteurs aériens. Les tarifs varient suivant que les passagers effectuent de courtes ou de longues distances. Nous vivons dans l'Arctique de l'Est. Les passagers en provenance de l'Arctique de l'Ouest empruntent la même route pour aller à Winnipeg. Nous payons davantage, bien que nous soyons plus près de Winnipeg. Comment cela se fait-il? Je pense qu'il en coûte à peu près 75 \$ de plus pour aller de Rankin Inlet à Winnipeg. Les personnes qui vont de Yellowknife à Rankin Inlet sur le même avion paient moins cher. Comment le système est-il organisé?

**M. Nolan:** Je ne saurais vous donner de réponse précise. Je présume que c'est parce qu'il y a moins de trafic sur la route que vous empruntez ou peut-être parce qu'il y a plus d'escales. Lorsque le trafic est réglementé, il devrait y avoir un tarif kilométrique uniforme pour tous les passagers. Aujourd'hui,

[Text]

explained earlier, people who fly on the Toronto-Vancouver route are helping certain carriers pay for people flying between Timmins and North Bay where the cost and the load factors are perhaps not as high. Under a completely deregulated industry, the rate structures are going to change tremendously, unless you are living within those two major triangles.

In some cases in the United States rates have increased by well over 150%. In the better travelled routes, rates increased by about 50%. It will happen more and more.

**Senator Adams:** It is especially for some of the people looking after unloading and looking after passengers in the community. It is not one of the unions; it is local businessmen. You have 7,000 unions belonging to the airlines. The only thing they have is a sort of contract system to the locals for looking after the freight and passengers arriving at the community. Why should we pay more? I guess it is because we live in an isolated area.

**Mr. Nolan:** Our fear is that the isolation is going to become greater for a lot more Canadians in the future if the bill goes through. If you look at the American experience, next year subsidized travel will end. I guarantee that unless they somehow re-regulate or give new subsidies, hundreds of cities in the United States will lose air service completely.

**The Chairman:** Thank you very much. Senator Stollery.

**Senator Stollery:** When you said "hub", do you mean we are looking at a hub system? I have to go to Bogota next week. Because of the hub system, I changed my system. From Ottawa you now have to go to Syracuse or Washington and use this hub business. It is such a lot of aggravation that I decided to go by Air Canada from Toronto because I can go directly to Miami. Are you are going to go into the hub and then work out of the hub with thousands of people wandering around airports?

**Mr. Nolan:** Yes, on page 31 in here you have the two major carriers. They are going to do those kinds of things.

A year ago Air Canada tried to stop the non-stop service between Ottawa and Edmonton. It caused a fury in Ottawa, and it was brought back because of that kind of pressure.

We used to have jet service between here and London. Those kinds of things are going to disappear forever. Even in Toronto we used to have flights going to London and Cleveland. Air Canada used to fly there from Toronto. They do not anymore. It is turbo-prop today. In Yarmouth we are in the process of dropping that route. There is no more DC-9. Again, it is a turbo-prop.

**The Chairman:** Just answer the question.

**Mr. Nolan:** No, it means . . . Yes.

**The Chairman:** Thank you very much.

[Traduction]

comme on l'a expliqué plus tôt, ceux qui vont de Toronto à Vancouver subventionnent certaines compagnies pour en transporter d'autres passagers entre Timmins et North Bay où les facteurs de coût et de charge ne sont peut-être pas aussi élevés. Dans une industrie complètement déréglementée, les tarifs changeraient considérablement, sauf à l'intérieur des deux grands triangles.

Dans certaines régions aux États-Unis, les tarifs ont augmenté de plus de 150p. 100. Sur les routes plus achalandées, ils ont augmenté de 50p. 100. C'est ce qui se produira de plus en plus.

**Le sénateur Adams:** Cela concerne spécialement ceux qui s'occupent du fret et des passagers au sein de la collectivité. Ce n'est pas l'un des syndicats mais les entrepreneurs locaux. Les compagnies aériennes comptent quelque 7 000 syndicats. Ils ont une sorte de système de contrats passés avec les compagnies locales pour assurer les services de marchandises et de passagers arrivant à l'aéroport local. Pourquoi devrions-nous payer plus? Je pense que c'est parce que nous vivons dans une région éloignée.

**M. Nolan:** Nous craignons que si le projet de loi est adopté, un nombre accru de Canadiens se trouveront plus isolés. Dans le cas des États-Unis, les vols subventionnés prennent fin l'an prochain. Je vous assure qu'à moins qu'on ne rétablisse la réglementation ou qu'on accorde des subventions, des centaines de villes ne seront plus desservies par les compagnies aériennes.

**Le président:** Merci beaucoup. Sénateur Stollery.

**Le sénateur Stollery:** Quand vous parlez de «centre», parlez-vous d'un système centralisé? Je dois me rendre à Bogota la semaine prochaine. À cause de ce système, j'ai dû changer mes dispositions. Si vous partez d'Ottawa, vous devez maintenant vous rendre à Syracuse ou à Washington, et passer par le système centralisé. Les choses sont tellement plus compliquées que j'ai décidé de voyager par Air Canada à partir de Toronto car cela me permet de me rendre directement à Miami. Allez-vous adopter le système centralisé pour ensuite en sortir, pendant que des milliers de personnes attendront dans les aéroports?

**M. Nolan:** Oui, à la page 31, il est question des deux principaux transporteurs, qui s'adonneront à ce genre de pratique.

Il y a un an, Air Canada a voulu supprimer le service sans escale entre Ottawa et Edmonton. Cette décision a soulevé un tollé à Ottawa et le vol a été rétabli.

Il y avait autrefois un vol par avion à réaction entre ici et London. Ce genre de chose va disparaître pour toujours. Il y avait même des vols en partance de Toronto pour London et Cleveland. Air Canada assurait des vols jusque là en partance de Toronto. Ce n'est plus le cas. Aujourd'hui, on utilise les turbos propulseurs. A Yarmouth, nous sommes sur le point de laisser tomber ce service. Il n'y a plus de DC 9. Le service est assuré par un turbo propulseur.

**Le président:** Répondez simplement à la question.

**M. Nolan:** Non, cela signifie . . . Oui.

**Le président:** Merci beaucoup.



**[Text]**

The next group is the Brotherhood of Railway Carmen of Canada and Leo Roy, Vice-Chairman, and Mr. McDonagh, his assistant. Mr. Roy.

**Mr. L. Roy, Vice-President, Brotherhood of Railway Carmen of Canada:** Thank you, Mr. Chairman, and members of the Senate committee, for allowing us to present our brief.

Before doing so, Mr. Chairman, I would like to make a few remarks. People who do not work in the railway industry have no clue about what a carman is. The carmen service and maintain the railway equipment.

We are part of a shop craft union. We work in conjunction with the machinists, electricians, pipe-fitters and boiler-makers. We are also responsible for the inspection of railway equipment in the various freight yards when they come into the yard, and for train dispatch. It would be fair to say that we represent safety inspectors.

In spite of the fact that the railway union is still at the bargaining table there is no settlement. We have been in negotiations since last October. In my 45 years in the railway industry we were never confronted with the situation we are confronting now with the railway.

The big issue in the negotiations is concession bargaining, basically wage roll-back. In the last round of negotiations, 1985-86, we negotiated job security at the eleventh hour.

The railway now wants to water down that job security. They also want to reduce the various benefits of the people represent by 50%. One of the primary reasons the railways have taken this position, in my estimation, is as a result of Bill C-18 and Bill C-19.

I also took, Mr. Chairman, the copy of the brief submitted by CN and CP to the Standing Senate Committee on Transport and Communications. CN is saying that with Bill C-18 and Bill C-19, within a five-year period, they will lose \$1 billion. They are also saying that there will be unfair competition with the Americans. They are also saying that the transport system will be changed from east and west to north and south; much of the business will be from the American railroads.

I am not going to read all of the brief, Mr. Chairman, in view of the shortage of time, but I will ask my colleague to read a small portion of it.

**Mr. B. R. MacDonald, Assistant to the Vice-President, Brotherhood Railway Carmen of Canada:** I should just add that there was a question about two-tier wage systems. One of the major demands of the railways right now at the negotiations is a two-tier wage system. Such a wage system would be comprised of a guy starting at 75% of the base rate that is now being paid and only attaining 90%; he would never attain the full percentage.

**[Traduction]**

Le groupe suivant est la Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada, représentée par M. Léo Roy, vice-président et M. MacDonald, son adjoint. Monsieur Roy.

**M. L. Roy, vice-président de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada:** Monsieur le président, messieurs les membres du comité sénatorial, je vous remercie de nous permettre de présenter notre mémoire.

Avant de commencer, monsieur le président, j'aimerais faire quelques observations. Ceux qui ne travaillent pas dans l'industrie des chemins de fer n'ont aucune idée du travail qu'accomplit un wagonnier: les wagonniers assurent les services et l'entretien du matériel ferroviaire.

Nous faisons partie d'un syndicat professionnel. Nous travaillons conjointement avec les machinistes, les électriciens, les ajusteurs de conduites, les fabricants de chaudières. Nous sommes également responsables de l'inspection du matériel de chemin de fer dans les divers triages de marchandises à l'arrivée et au départ des trains. Il serait juste de dire que nous représentons les inspecteurs de la sécurité.

Bien que notre syndicat soit encore à la table de négociation, aucune entente n'est intervenue. Nous négocions depuis octobre dernier. Je travaille dans l'industrie des chemins de fer depuis 45 ans et je n'ai jamais connu de situation semblable.

Le principal enjeu des négociations porte sur les concessions, plus précisément sur une réduction des salaires. Aux dernières négociations, en 1985-1986, nous avons négocié la sécurité d'emploi à la onzième heure.

Les sociétés ferroviaires veulent maintenant diminuer la sécurité d'emploi. Elles veulent également réduire de 50p. 100 les avantages divers de leurs employés. L'une des principales raisons qui les poussent à agir ainsi trouve sa source, à mon avis, dans les projets de loi C-18 et C-19.

J'ai également obtenu, monsieur le président, un exemplaire, du mémoire présenté par le CN et le CP au Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Le CN affirme que les projets de loi C-18 et C-19 lui feront perdre la somme de un milliard de dollars en cinq ans. Il prétend également qu'il y aura concurrence injuste avec les Américains. Il affirme en outre que le système de transport conçu pour relier l'Est et l'Ouest suivrait désormais l'axe Nord-Sud: une grande partie des affaires proviendraient des compagnies ferroviaires américaines.

Je ne lirai pas tout le mémoire, monsieur le président, étant donné le manque de temps, mais je demanderais à mon collègue d'en lire un petit extrait.

**M. B. R. MacDonald, adjoint au vice-président, Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada:** Je devrais tout simplement ajouter qu'il a été question d'un système de salaires à deux niveaux. L'une des principales demandes des compagnies ferroviaires à l'heure actuelle dans le cadre des négociations concerne un système de salaire à deux niveaux. D'après ce système, un nouvel employé ne toucherait que 75p. 100 du taux de base actuellement payé et ne finirait par en toucher que 90 p. 100; il n'atteindrait jamais le plein salaire.

## [Text]

We are quite concerned about the two-tier wage system. Somebody said it would not be introduced in Canada, but it is being introduced; at least it is being asked for.

The Brotherhood Railway Carmen of Canada, representing 10,000 railway maintenance workers, thanks you for this opportunity to present our views to this committee and its members.

For the information of the committee, we have attached four briefs, which were presented to the Standing Senate Committee on Transport and Communications on behalf of the Brotherhood Railway Carmen. They deal mainly with transportation in relation to the railway industry, with an emphasis on safety. Unfortunately, we sent it down here by courier on Monday, and for some reason it has not arrived here. I understand they are making copies for you. So we beg your indulgence, but they will be supplied to you.

We submit the following as exhibits 1 through 4 for the committee's perusal. The first brief was presented in Edmonton, Alberta, on March 17 by Mr. D. McConnell, local chairman of Lodge 1415, Brotherhood Railway Carmen. The second brief was presented at St. John's, Newfoundland, on March 30, 1987, by J.W. Carter, president and local chairman of Lodge 669, Brotherhood Railway Carmen. The third brief was presented at Moncton, New Brunswick, on April 1, 1987, by G. Murphy, president of Lodge 967, Brotherhood Railway Carmen. The fourth brief was presented at Moncton, New Brunswick, on April 1, by S.A. Horodyski, national president of our brotherhood.

We have also attached exhibit 5, which contains copies of documents for the information of the committee pertaining to a national campaign organized by the Brotherhood Railway Carmen, titled "Rail Inspection Safety Keep" or "RISK".

As the title of our campaign suggests, the aforementioned documents are mainly concerned with the safe movement of freight cars on the railways in Canada and with the impact of deregulation on the railway industry. This campaign has generated petitions containing over 10,000 signatures, which have been presented to the Minister of Transport, with more to follow. An example of these petitions is attached to exhibit 6.

It is not our intention to read each one of these documents, but we urge the committee to peruse this information. Our brotherhood believes that in addition to fewer jobs and reduced level of safety in the transportation industry in Canada, deregulation or—to use its current name—regulatory reform is an American import that would be wise to stop at the border.

Politicians and corporate leaders project deregulation as a gateway to that oldtime prosperity when government minded its own business and the marketplace was unburdened by rules and boards. Deregulation is in fact an ideal whose time has long gone.

## [Traduction]

Ce système nous inquiète beaucoup. Quelqu'un a dit qu'il ne serait pas instauré au Canada, mais il est en train de l'être; du moins, on voudrait qu'il le soit.

La Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada, qui représente 10 000 préposés à l'entretien des voies ferrées, vous remercie de cette occasion qui lui est offerte de présenter ses vues au comité et à ses membres.

Je tiens à préciser, à titre d'information, que nous avons en main quatre mémoires qui ont été présentés au Comité sénatorial permanent des transports et des communications au nom de votre association. Ils portent essentiellement sur les transports par rapport à l'industrie du rail et insistent plus précisément sur la sécurité. Malheureusement, nous vous les avons envoyés par messenger lundi et pour une raison ou pour une autre, ils ne vous sont jamais parvenus. Je crois comprendre qu'on est en train de vous les photocopier. Nous demandons votre indulgence puisque vous les aurez bientôt en main.

Nous les soumettons à l'attention du comité en tant que pièces 1 à 4. Le premier mémoire a été présenté à Edmonton (Alberta) le 17 mars par M. D. McConnell, président local de la section 1415 de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer, le deuxième, à St-Jean (Terre-Neuve) le 30 mars 1987 par J. W. Carter, président et directeur local de la section 669 de la Fraternité, le troisième, à Moncton (Nouveau-Brunswick) le 1<sup>er</sup> avril 1987 par G. Murphy, président de la section 967, et le quatrième, à Moncton (Nouveau-Brunswick) le 1<sup>er</sup> avril par S.A. Horodyski, président national de notre Fraternité.

Nous vous avons également joint, pour votre information, la pièce 5 qui consiste en des documents relatifs à une campagne nationale organisée par la Fraternité et intitulée «Rail Inspection Safety Keep» ou «RISK».

Comme le titre de notre campagne le donne à entendre, ces documents concernent essentiellement la sécurité du mouvement des wagons de marchandises sur les voies ferrées au Canada et l'incidence de la déréglementation sur l'industrie du transport ferroviaire. Cette campagne a donné lieu à des pétitions contenant plus de 10 000 signatures qui ont été présentées au ministère des Transports, d'autres encore étant à suivre. Vous trouverez joint à la pièce 6 un exemple de ces pétitions.

Nous n'avons pas l'intention de lire chacun de ces mémoires, mais nous exhortons le comité à en tenir compte. Notre fraternité est d'avis que la déréglementation, ou pour utiliser son appellation exacte, la réforme de la réglementation, outre qu'elle entraîne une réduction du nombre des emplois et du niveau de sécurité dans l'industrie des transports au Canada, serait une importation américaine à laquelle il serait préférable de faire obstacle à la frontière.

Pour les hommes politiques et les chefs d'entreprise, la déréglementation est une espèce de fenêtre sur la prospérité qui existait à une époque où le gouvernement se mêlait de ses affaires et où ni règles ni conseils d'administration n'entravaient le marché. La déréglementation est en fait un idéal dépassé depuis longtemps.



## [Text]

The government's new transport policy in *Freedom to Move* and in Bills C-18 and C-19 ignores the adverse lessons the Americans experienced with deregulation. It will ultimately trade off an efficient cost-effective transport system for one that will eventually be far less competitive, with fewer jobs, differential pricing, poorer service and much weakened east-west linkage.

By necessity, our national transportation system was built with government intervention and regulation because of a need to service the relatively small population that is scattered across the vast regions of this country, some very remotely located.

Successive governments have embraced a national transportation policy since before Confederation which enabled them to create and weave together the national economy and, more importantly, the several distinct geographical and social regions into a nation.

The regulation of our transportation systems has not survived the test of time merely because of the historical sentiment; rather, it reflects the social, economic and safety needs of Canada.

Our present system of regulation-managed competition has meant a stable, profitable and relatively safe transportation industry for Canada, skilled, well-paid jobs for many Canadians, reasonable shipping and travel costs for Canadian businesses and consumers. It has also meant frequent, reliable service to all parts of Canada and the ability to meet the transport needs of our more remote communities and resource industries.

The weaknesses in our regulatory system have not come from too much regulation, as the proponents of Bill C-18 and Bill C-19 would argue; rather, the boards and agencies charged with implementing and supervising the transportation in Canada have invariably suffered from inadequate policy direction, legislative authority and resources. They have either served as a patronage dumping ground or have been captured by the very industries they are supposed to regulate.

Yet despite these weaknesses, we have a transportation system that operates reasonably well and with proper guidance, could serve us all even better. The American experience should be a sufficient lesson to those who trumpet deregulation as a remedy for our ailing economy.

In the trucking industry in the United States, deregulation has spawned a "wild west" attitude and is now marred with chaos and instability. Rate cutting and undercutting have meant hundreds of bankruptcies and the loss of thousands of jobs. Less frequent and profitable routes have been abandoned, shipping costs have increased and service has been reduced.

## [Traduction]

La nouvelle politique des transports du gouvernement énoncée dans «Aller sans entraves» et les projets de loi C-18 et C-19 ne tiennent pas compte des leçons regrettables que la déréglementation a enseignées aux Américains. Il y aura éventuellement échange d'un réseau de transport efficace et rentable pour un autre qui au bout du compte sera beaucoup moins concurrentiel, les emplois étant moins nombreux, les prix différentiels, le service moins bon et les liens entre l'Est et l'Ouest affaiblis.

Par nécessité, notre système de transport national a été aménagé grâce à l'intervention du gouvernement et à la réglementation parce qu'il fallait desservir une population relativement faible disséminée dans les vastes régions de ce pays, dont certaines sont très éloignées.

Des gouvernements successifs ont adopté, depuis une époque antérieure à la Confédération, une politique nationale des transports qui leur a permis de créer la texture de l'économie nationale et, plus important encore, de réunir en une nation plusieurs régions géographiques et sociales distinctes.

La réglementation de nos systèmes de transport n'a pas survécu à l'épreuve du temps du fait simplement de notre attachement au passé, mais plutôt parce qu'elle reflète les besoins sociaux et économiques du Canada et qu'elle est axée sur la sécurité.

Notre régime actuel de concurrence réglementée est devenu synonyme d'une industrie des transports stable, profitable et relativement sûre pour le Canada, d'emplois spécialisés bien rémunérés pour de nombreux Canadiens et de coûts de transport et de déplacement raisonnables pour les hommes d'affaires et les consommateurs canadiens. Il est également devenu synonyme d'un service fréquent et fiable pour toutes les régions du Canada et de la capacité de satisfaire les besoins en transport de nos collectivités éloignées et de nos industries de ressources.

Les lacunes de notre système de réglementation ne tiennent pas à un excès de réglementation comme le prétendent les défenseurs des projets de loi C-18 et C-19. Elles tiennent plutôt à ce que les conseils d'administration et les organismes chargés d'assurer et de surveiller les transports au Canada n'ont cessé de souffrir de l'absence d'orientation des politiques, de l'insuffisance des pouvoirs législatifs et d'un manque de ressources. Soit qu'ils aient servi de dépottoir aux protégés du pouvoir, soit qu'ils soient tombés sous la coupe des industries qu'ils sont censés réglementer.

En dépit toutefois de toutes ces lacunes, nous avons en place un système de transport qui fonctionne raisonnablement bien et qui, grâce à des conseils adéquats, pourrait tous nous servir encore mieux. L'expérience américaine devrait servir de leçon à ceux qui prônent la déréglementation comme un remède contre le marasme de notre économie.

Dans l'industrie du camionnage aux États-Unis, la déréglementation a donné naissance à une mentalité de «Far-West» et elle est maintenant marquée du sceau de l'instabilité. La réduction des tarifs et la sous-enchère ont entraîné des centaines de faillites et la perte de milliers d'emplois. Des itinéraires moins empruntés et moins profitables ont été abandonnés, les coûts d'expédition ont augmenté et le service a été réduit.

*[Text]*

Most importantly, safety has been all but discarded. Instead of more competition, the larger trucking firms are now more dominant than ever. Vehicle inspection, never what it should have been, has deteriorated to practically nil.

The experience in the U.S. air transportation industry is similar. Hundreds of communities across the United States have lost their service altogether, or service has been drastically reduced. Thousands of jobs have been lost, several major airlines have gone bankrupt, and again, most importantly, the concerns over safety are flavoured with the economics of the day.

The changes to the regulatory structure in the Canadian transportation system, as contemplated by both Bill C-18 and Bill C-19, promise a repetition of the American experience. The main beneficiaries of the new National Transportation Act, if there are really any, will be the dominant companies in each sector.

New upstart companies on the way to this new order of increased concentration and reduced competition will expand by cut-throat pricing, slashed labour costs and very little emphasis on safety. It will be a trying period.

Major industrial instability marked with bankruptcies and labour unrest in the form of union resistance to lay-offs and concessions will be the result of the new transportation policy. While travelling and shipping costs for heavily used routes in central Canada and major western centres may increase, other regions will suffer either less or no service and much higher costs.

This earthquake in our transportation industry will be felt throughout Canada. Transportation deregulation will reduce our east-west trade and tie our economy even more with that of the United States. Indeed, it is an important prerequisite for the eventual free trade issue in the United States. With even more integrated economy with the U.S. comes a further erosion of our national sovereignty.

Most importantly, deregulation reduces the accountability of transportation corporations. With our present regulatory structure, economic, business and safety decisions are subject to the scrutiny of the public. Ordinary Canadians, through various means such as public inquiries, have input into those decisions. We fear this vital input will be lost when deregulation is finally introduced.

Deregulation that dismantles an efficient system of transportation will force us to rely on corporate integrity for safety guidelines and principles we have very little, if any, confidence in. In all likelihood, we will be subject to corporate abuses and avarice.

*[Traduction]*

Et, ce qui est plus important encore, la sécurité est presque devenue un facteur négligeable. Alors même que la concurrence devrait s'être accrue, les plus grosses entreprises de camionnage dominent plus que jamais. L'inspection des véhicules, qui n'a jamais été ce qu'elle aurait dû être, s'est détériorée à un point qu'elle est pratiquement inexistante.

L'expérience est analogue dans l'industrie du transport aérien aux États-Unis. Des centaines de collectivités américaines se sont vues privées de services, alors qu'ailleurs, il y a eu des réductions massives. Des milliers d'emplois ont été perdus, plusieurs grandes compagnies aériennes ont fait faillite et, là aussi, l'appât du gain l'emporte sur la sécurité.

La réforme de la réglementation dans le secteur canadien des transports, telle qu'elle est envisagée par les projets de loi C-18 et C-19, laisse présager une répétition de l'expérience américaine. Les principaux bénéficiaires de la nouvelle loi nationale sur les transports, s'il en est, seront les grandes sociétés de chaque secteur.

Les sociétés qui verront le jour dans ce nouveau régime où il y aura augmentation de la concentration et réduction de la concurrence prendront de l'expansion en pratiquant une concurrence acharnée, en réduisant le coût de la main-d'œuvre et en faisant fi de la sécurité. Une période difficile s'annonce.

Une instabilité industrielle profonde marquée par des faillites et de l'agitation ouvrière sous forme de résistance opposée par les syndicats aux mises à pied et aux concessions ne pourront que résulter de la nouvelle politique des transports. Il se pourrait que le coût du transport, des passages et, des marchandises sur les itinéraires très utilisés au centre du Canada et dans les principaux centres de l'Ouest augmente alors que d'autres régions devront subir une réduction ou une perte de services et une forte augmentation des coûts.

Cette catastrophe dans notre industrie des transports se répercutera dans tout le Canada. La déréglementation des transports fera diminuer nos échanges commerciaux d'Est en Ouest et assujettira encore davantage notre économie à celle des États-Unis. Il s'agit sûrement là d'une condition préalable importante à l'éventuelle conclusion d'un accord de libre-échange avec les États-Unis. Notre économie étant davantage intégrée à la leur, notre souveraineté nationale ne pourra que se détériorer encore plus.

Mais surtout, les compagnies de transport auront encore moins de comptes à rendre. Dans la structure réglementaire actuelle, les décisions concernant l'économie, les affaires et la sécurité sont assujetties à l'examen du public. Les Canadiens ordinaires, grâce à divers moyens comme les audiences publiques, ont leur mot à dire dans ces décisions. Nous craignons qu'il n'en soit plus ainsi lorsque la déréglementation sera chose faite.

Parce qu'elle démantèlera un système de transport efficace, elle nous forcera à nous en remettre à l'intégrité des sociétés pour ce qui est de l'application de règles et principes de sécurité dans lesquels nous avons déjà peu, sinon pas confiance. Vraisemblablement, il nous faudra subir les abus et la cupidité des compagnies.



[Text]

We are extremely concerned that the Government of Canada has chosen to abolish the Canadian Transportation Commission prior to putting into place a proper and adequate mechanism or agency to deal with what we consider very real concerns regarding safety in the transportation industry.

In conclusion, we strongly believe Bill C-18 and Bill C-19 are detrimental to the safety of the Canadian public and the economic well-being of Canada as a nation.

We therefore recommend that these pieces of legislation be scrapped and if this is not possible, be delayed indefinitely in the interest of all Canadians.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McDonagh. Senator Spivak.

**Senator Spivak:** Thank you, Mr. Chairman. I have some difficulty in reconciling some of the things you said here, particularly your picture of the railway system as operating well and efficiently, and with good competition, when we have heard in this committee a very different picture, particularly from the shippers. I am wondering whether you are opposed to the provisions for competitive line rates and extended inter-switching and things of that nature, in telling us to scrap this bill or to delay it, when we heard quite the contrary.

We have heard the railway system does not work well and is putting a great number of companies at hardship. That means they cannot operate efficiently. In some cases, their very survival is at stake, and that means a lot of jobs. That is one question.

The other question has to do with safety. The evidence we have heard suggests that railways, for example, have not decreased in safety, and in the United States have actually increased. In Canada, we have quite a safe system, and CP, I believe, being one of the safest airlines in North America and CN, fifth or something like that. I wonder why you would think safety would deteriorate.

The third question has to do with the loss of jobs. Again, we have heard very different evidence about the loss of jobs, particularly in the air and trucking industries. The railway situation is a bit different, but that has been well gone over. Those figures we have heard seem to come from some of the same sources as some of the other . . . the congressional research service estimates. I put that in a very compressed manner, I would like to have had more time, but I wonder if you could comment on those three areas, if you would, please.

**Mr. Roy:** In regard to your first question where you imply that most of the shippers are favourable to Bill C-18 and Bill C-19, I have the brief of CN and CP. They are not that opposed to the legislation. They said a certain amendment should be made to the legislation.

CN, for example, whose brief I have here, is saying they are going to lose \$1 million within five years. Both railways, CN

[Traduction]

Nous sommes extrêmement inquiets du fait que le gouvernement du Canada ait décidé d'abolir la Commission canadienne des transports avant même d'avoir mis en place un mécanisme ou un organisme adéquat chargé de veiller à la sécurité dans l'industrie des transports.

En conclusion, nous croyons fermement que les projets de loi C-18 et C-19 vont à l'encontre de la sécurité du public canadien et du bien-être économique du Canada en tant que nation.

Nous recommandons donc que ces mesures législatives soient abandonnées et, si c'est impossible, que leur adoption soit retardée indéfiniment dans l'intérêt de tous les Canadiens.

**Le président:** Merci, monsieur McDonagh. La parole est à vous, Sénateur Spivak.

**Le sénateur Spivak:** Merci, monsieur le président. J'ai de la difficulté à concilier certaines des choses que vous avez dites ici, notamment à concevoir l'image que vous nous peignez du réseau de transport ferroviaire qui, selon vous, fonctionne bien et efficacement dans un milieu propre à favoriser la concurrence alors même que ce n'est pas du tout celle que nous ont décrite d'autres témoins, notamment les expéditeurs. Je me demandais si vous étiez contre les dispositions concernant les prix de lignes concurrentiels et l'extension des changements de voie et autres choses de cet ordre puisque vous nous demandez d'abandonner les projet de loi ou d'en retarder l'adoption, contrairement à ce que nous ont dit d'autres témoins.

On nous a affirmé que le système de transport ferroviaire fonctionnait mal et était source de difficultés pour un grand nombre de sociétés. Dans certains cas, c'est leur survie même qui est en jeu, et partant, un grand nombre d'emplois. C'est là ma première question.

Mon autre question a trait à la sécurité. Les témoignages que nous avons entendus donnent à penser que les compagnies ferroviaires, par exemple, n'ont pas relâché la sécurité et qu'aux États-Unis, les choses se seraient même améliorées. Au Canada, le système est assez sûr. Le CP, je crois, est l'une des lignes aériennes les plus sûres en Amérique du Nord et le CN se classerait au cinquième rang, si je ne m'abuse. Je me demande pourquoi vous croyez que la sécurité se détériorerait.

Ma troisième question a trait à la perte d'emplois. Là encore, nous avons entendu des témoignages contradictoires au sujet de la perte d'emplois, surtout dans les industries du transport aérien et du camionnage. La situation est différente dans l'industrie du rail, mais la situation a été étudiée en détail. Les chiffres avancés semblent provenir d'à peu près les mêmes sources—les estimations du service de recherches du Congrès. Je vous soumetts ces questions sous une forme abrégée et j'aurais aimé avoir plus de temps, mais je me demandais si vous pouviez me dire ce que vous en pensez.

**M. Roy:** En réponse à votre première question qui donne à entendre que la plupart des expéditeurs seraient en faveur des projets de loi C-18 et C-19, je vous renverrais au mémoire du CN et du CP. Ils ne s'opposent pas catégoriquement à la loi. Ils disent que certaines modifications devraient y être apportées.

Le CN, par exemple, dont j'ai ici le mémoire, prétend qu'il perdra la somme de un milliard de dollars en cinq ans. Les

*[Text]*

and CP, say it is going to be unfair competition with the Americans. I have been involved in the railway industry and you have to evolve with time. The only thing I see in this bill is that the government of the day want to rush the legislation, and that is where the confusion comes in.

Basically nobody is refusing the American experience. As a matter of fact, when we spoke to the Minister of Transport, Mr. Crosbie, he said all legislation here for deregulation is going to be better than the American. I say to you, that is not sufficient. You are talking about a legislation that may destroy the national dream. This country was based upon transport from east to west. Now we are talking about for the sake of competition, the sake of profit, that you are going to have—and nobody is refusing that—transport going from north to south because it would be more economical.

I say when you get in this type of thing, there should be more input from the people in Canada. There should be something like you had with the MacPherson commission, in 1961. There was a royal commission and people had time to submit briefs. We are not doing that. I am saying you are rushing something that may affect me—not affect me just as a railway person—as a Canadian citizen. I am proud to be part of Canada. Basically I see this as the pitfall in this legislation. You are more or less giving Canada away to the Americans.

In reply to the question of safety, I will let my colleague reply to that question. But definitely, on the evidence of both CN and CP, the deregulation is not going to create jobs. In my opening remarks I said “the bargaining table”. Both railways told us one of the reasons was concession bargaining. As a matter of fact, as I stated previously, the big issue in 1985-86, was job security. Now one of the big issues we have at the bargaining table is that they want to water down that provision so they would be able to slash jobs. CN is going to abolish 15,000 jobs. My colleague is in charge of the CP section, and I think he is more competent to reply to that.

So with these remarks I will let you, Brian, answer about the safety issue in the railways.

**Mr. MacDonald:** I am very concerned about this joint line rate, because when we talk about competition on the railways, there are only two major railways in Canada. The real competition, if we are talking about Canadian railways, is between two railways, unless we foresee that we are going to have some small, little, ad hoc railways that are going to take over, like the one in Alberta that has just been propped up. They are going take over a subdivision that is 100 or 150 miles long.

If we see that happen, then I say safety is very much in jeopardy, because those people will not be fixing or repairing their own freight cars; they will still be taking from the major railways. I heard the word “hub” mentioned. The major railways will end up with hubs on the railway where they go to a delivery point. The smaller railways will be probably come in and

*[Traduction]*

deux compagnies, tant le CN que le CP, affirment que la concurrence avec les Américains sera injuste. Je travaille depuis longtemps dans l'industrie du transport ferroviaire et je me rends compte qu'il faut évoluer avec le temps. La seule chose que je vois dans ce projet de loi, c'est que le gouvernement du jour veut que les classes aillent rapidement, et c'est pourquoi il y a confusion.

Personne ne nie que l'expérience américaine n'a pas été des plus réussies. En fait, lorsque nous lui avons parlé, le ministre des Transports, M. Crosbie, a dit que la législation canadienne en matière de réglementation allait être supérieure à celle adoptée aux États-Unis. À mon avis, ce n'est pas suffisant. Il s'agit d'une législation qui pourrait détruire le rêve national. Le transport s'est toujours fait d'Est en Ouest. Maintenant, à cause de la concurrence et pour réaliser des profits—et personne se rechine là-devant—il devrait suivre l'axe Nord-Sud parce que ce serait plus rentable.

Si tel doit être le cas, la population canadienne devrait être consultée davantage. Les choses devraient se passer un peu comme dans le cas de la Commission MacPherson en 1961. Il y a eu une commission royale et la population a été appelée à lui présenter des mémoires. Les changements envisagés me concernent directement non seulement en tant qu'employé des chemins de fer, mais en tant que citoyen canadien. Je suis fier d'être Canadien. C'est là à mon avis la lacune principale de la loi. Elle consiste plus ou moins à offrir le Canada sur un plateau d'argent aux Américains.

Pour ce qui est de la question de la sécurité, je laisserai mon collègue y répondre. Mais, quoi qu'il en soit, selon le témoignage tant du CN que du CP, la déréglementation n'amènera pas à créer plus d'emplois. Dans mes observations préliminaires, j'ai parlé de négociations. Les porte-parole des deux chemins de fer nous ont dit qu'il s'agissait notamment de négocier les concessions. En fait, comme je l'ai déjà signalé, la principale question en 1985-1986, c'était la sécurité d'emploi. Aujourd'hui, l'une des grandes questions faisant l'objet des négociations est cette disposition qu'on veut affaiblir de manière à pouvoir supprimer des emplois. Le CN doit en supprimer 15 000. Mon collègue est chargé de la section du CP et je pense qu'il est plus compétent que moi pour vous répondre.

Cela dit, je vous demanderai, Brian, de répondre aux questions sur la sécurité dans les chemins de fer.

**M. MacDonald:** Je me préoccupe beaucoup de la question du prix de ligne commun, car lorsque nous parlons de concurrence dans les chemins de fer, il ne faut pas oublier qu'il y a seulement deux grands chemins de fer au Canada. La véritable concurrence ne s'exercera qu'entre deux chemins de fer, à moins qu'on n'entrevoie la création de petites compagnies spéciales devant prendre la relève, comme celle qu'on vient de mettre sur pied en Alberta. Elle prendra en main une ligne auxiliaire qui s'étend sur 100 ou 150 milles.

Si cela se produit, alors la sécurité est très menacée, car ces personnes ne répareront pas leurs wagons-marchandises; elles feront faire le travail par les grandes compagnies. J'ai entendu prononcer le mot «pivot». Les grandes compagnies de chemins de fer deviendront un pivot par rapport aux points de livraison. Pour leur part, les petites compagnies iront chercher les



## [Text]

pick up these cars, and it will be a terminal type of thing where they run them into the shipper, the shipper puts his commodity in the car and the cars run back to the major road. The major road will have them fixed, and if they are foreign cars they will send them to a contract shop.

This is one of my concerns about the joint rail line rates. I do not understand them, unless we are saying that what we are going to do is open our corridors to the American railways, so we are going charge our railways to deliver our freight and stuff down to the United States. The shipper can ship it cheaper in a foreign country, across the United States over to Chicago and back up to Canada, to get it to Toronto. If that is what we are looking at, then I am very concerned.

I am concerned about Canada as a nation, because now we have incorporated ourselves economically with the United States even more. I think we regulate our railway systems and we regulate our rates and it is a balancing act. We have rates that are as competitive as they can be. We also have two major roads that try to keep their rates as low as they possibly can. It is regulated by the government because we only have 27 million people. Our corporations and some of these mines and stuff are very remote, and they have to have trackage up to them; that is the only way they can get their tonnage out of there. For us to say that should be competitive . . . I do not know whom we are going to be competing with; there are only two major roads in Canada.

On the safety issue, we have seen the loss of over 4,000 carmen in the last five years. On CP we have seen the loss of 2,000 carmen, in preparation for *Freedom to Move* and deregulation. We see CN trying to catch up to CP right now. I tie the loss of jobs with safety, because our inspectors in the train yards are being removed. That job, which used to have a man who served a four-year apprenticeship, who would look at that car as he is coupling up those air hoses to allow those cars to travel from one end of Canada to the other . . . We are talking about all sorts of dangerous commodities, and we are talking about our people as qualified tradesmen looking at those cars before they leave train yards in this country.

We see that the companies, more and more, are moving to a situation of removing carmen from the train yards and allowing switchmen . . . I am not knocking the trainmen and those people; I am just saying they do not receive the same training we do; they are running-trades people. What they do is deliver the cars from one place to another. Their concerns are not the safety aspects and defects of those freight cars. Their concern is to get that car out of the terminal and get it to the next terminal.

What we do is look at those cars and ensure that those cars are safe when they leave that terminal. They get paid to deliver those cars. What is happening in the railway industry is that those car inspectors are being removed from the train yards and the switchmen are being given that duty. They will look at those cars, I guarantee it—and I am not knocking them as a union, but their attitude is to get those cars moving. Our attitude is to ensure that they are safe to move; and when we deal with dangerous commodities, I think that has to be looked

## [Traduction]

wagons, puis l'expéditeur y fera entreposer ses marchandises et les wagons retourneront sur la ligne principale. C'est là qu'ils seront réparés au besoin et s'il s'agit de wagons étrangers, ils seront envoyés vers un atelier qui fait les réparations à contrat.

C'est l'une de mes préoccupations au sujet des prix de ligne communs. Je ne vois pas de quoi il s'agit, à moins qu'on ne veuille dire que nous ouvrirons nos corridors aux chemins de fer américains, de telle sorte que nous puissions livrer nos marchandises en passant par les États-Unis. Il reviendrait moins cher à l'expéditeur de passer par les États-Unis, c'est-à-dire par Chicago, disons, pour revenir, par exemple, à Toronto. Si telle est la situation envisagée, alors je suis très inquiet.

Je me préoccupe du Canada en tant que nation, car notre économie est maintenant encore plus intégrée à celle des États-Unis. Je pense que nous réglementons nos systèmes de chemin de fer ainsi que nos prix et que c'est une façon de réaliser l'équilibre. Nos prix sont aussi concurrentiels qu'il se peut. Nous avons deux grandes lignes qui essaient de maintenir leurs prix aussi bas que possible. Le gouvernement assure la réglementation, car nous ne sommes que 27 millions d'habitants. Nos compagnies et certaines de ces mines exercent leurs activités dans des régions très éloignées et elles doivent faire appel au camionnage; c'est la seule manière dont elles peuvent y acheminer les marchandises. Dire qu'il faut que ce soit concurrentiel . . . je ne sais pas avec qui nous entrerons en concurrence; il n'y a que deux grandes lignes au Canada.

Au sujet de la sécurité, nous avons perdu plus de 4 000 wagonniers au cours des cinq dernières années. Entre l'époque de la rédaction de *Aller sans entraves* et la déréglementation, le CP en aura perdu 2 000. Le CN essaie actuellement de rattraper le CP. Je fais un lien entre ces pertes d'emplois et la sécurité, car on nous enlève nos inspecteurs de voies de garage. Auparavant, ces inspecteurs devaient rester en apprentissage pendant quatre ans. C'est eux qui surveillaient le raccordement des wagons devant parcourir l'ensemble du Canada . . . Nous parlons ici de toutes sortes de marchandises dangereuses, de personnel qualifié qui inspecte les wagons avant qu'ils quittent les voies de garage.

De plus en plus, les compagnies retirent des wagonniers des voies de garage et permettent aux aiguilleurs . . . je ne veux pas porter atteinte à ces personnes; je dis simplement qu'elles n'ont pas la formation que nous-mêmes assurons. Elles se contentent de transférer les wagons d'un endroit à un autre. Leur préoccupation, ce n'est pas la sécurité, ni les défauts que peuvent présenter les wagons-marchandises. Leur préoccupation, c'est de faire passer les wagons d'un terminal à un autre.

Personnellement, nous examinons les wagons pour s'assurer qu'ils sont sûrs au moment où ils quittent. On paie pour faire livrer les wagons. Ce qui se produit dans l'industrie des chemins de fer, c'est qu'on retire les inspecteurs des voies de garage pour les remplacer par des aiguilleurs. Ceux-ci examinent les wagons, je peux le garantir; je n'essaie pas de porter atteinte au syndicat, mais la préoccupation principale est d'assurer le déplacement des wagons. En ce qui nous concerne, nous veillons à ce que les wagons soient sûrs avant de les dépla-

[Text]

at when you are talking about deregulation. Before you start putting into place all the economics of joint line rates and stuff, I think you have to very seriously consider that safety is as important as the economics of it, and from what I heard yesterday, safety is being left out of the picture until 1989. I understand they are not introducing a national safety act for transportation until 1989. I am very concerned about that.

As I said, we have lost about 4,000 jobs in our union alone in the last five years, and we feel it is in anticipation of deregulation.

**The Chairman:** Senator Spivak, are you through?

**Senator Spivak:** No. I am still not clear as to whether you are suggesting that safety is going to deteriorate here—

**Mr. MacDonald:** Yes, I am suggesting that it is going to deteriorate.

**Senator Spivak:** —and that it has in the United States. What I am saying to you is that, really, what we have heard is quite the opposite of that. You also seem to be suggesting that no other regulatory features are going to be in place, and of course there will be. Safety regulations will be in place.

Are you suggesting that because of deregulation all of that will simply be swept away and we will adopt a new course other than what has been happening now? That seems highly unlikely.

**Mr. MacDonald:** The problem with the safety regulations is that we do not know what they are. We have not seen them. What you are introducing here are two bills that deal with the economics of the transportation industry. You are dealing with the straight economics of it. That is all these bills deal with, which is not really as much our concern as the safety aspect. We are concerned that you have not tied them both together and said that one is as important as the other. You have not done that.

By saying that you are going to introduce the economics first, we hear you saying that economics are more important than safety. We see two bills being introduced that deal with transportation, the abandonment of freight lines, joint line rates, etc., but we do not see any guarantees about safety. All we hear is that they are going to introduce safety, but a lot of things can change in the next two or three years—a lot of things. I mean, there are no guarantees on the table.

**The Chairman:** Senator Stollery.

**Senator Stollery:** I was interested in an observation I had not heard before that this is going to—and I would like to expand on it a little bit. You talked about the railway system in Canada going from east to west. Are you saying that this is going to integrate us more into, I guess, the North American railway system or into the U.S. railway system? I mean, obviously the railway has to deliver stuff to the U.S. railway system; that is part of the business of transporting goods. What I have not really quite figured out is how this is actually going to integrate us into a north-south transportation system to a greater degree than we already are. I do not understand that.

[Traduction]

cer. Lorsqu'il s'agit des marchandises dangereuses, il faut s'en préoccuper, notamment quand on parle de déréglementation. Avant de mettre en place les prix de ligne communs, je pense que vous devez considérer sérieusement l'aspect de la sécurité, qui est tout aussi important que les facteurs économiques et d'après ce que j'ai entendu hier, on laisse en suspens l'aspect de la sécurité jusqu'en 1989. Je crois comprendre qu'il faudra attendre jusqu'en 1989 pour obtenir une loi nationale sur la sécurité dans les transports, ce qui me préoccupe beaucoup.

Comme je l'ai dit, nous avons perdu environ 4,000 syndiqués au cours des cinq dernières années et nous estimons que la déréglementation anticipée en est l'explication.

**Le président:** Madame la sénatrice, avez-vous terminé?

**Le sénateur Spivak:** Non. Je ne sais toujours pas si vous voulez dire que la sécurité va se dégrader ici . . .

**M. MacDonald:** Oui, c'est bien ce que je veux dire.

**Le sénateur Spivak:** . . . et que tel a été le cas aux États-Unis. Vraiment, ce que nous avons entendu va dans le sens contraire. Vous semblez également laisser entendre qu'il n'y aura pas d'autres mécanismes réglementaires, alors qu'évidemment, il y en aura. Des règlements sur la sécurité seront en vigueur.

Pensez-vous qu'à cause de la déréglementation, l'appareil sera simplement supprimé et que nous adopterons un nouveau mode d'action? C'est fort peu probable.

**M. MacDonald:** Le problème que pose les règlements sur la sécurité, c'est que nous ne savons pas ce qu'ils sont. Nous ne les avons pas vus. Vous présentez deux projets de loi sur les facteurs économiques qui interviennent dans l'industrie du transport. Vous ne traitez que d'économie. C'est tout ce dont traitent ces projets de loi, alors que la sécurité nous préoccupe bien davantage. Nous nous inquiétons de ce que vous n'avez pas fait de lien entre les deux et établi que l'un est aussi important que l'autre.

Quand vous dites que vous traitez d'abord d'économie, nous avons l'impression que cet aspect est plus important que celui de la sécurité. On présente deux projets de loi concernant les transports, le retrait de certaines lignes du trafic marchandises, les prix de ligne communs, etc, mais rien au sujet de la sécurité. On dit que cet aspect sera abordé plus tard, mais bien des choses peuvent se produire dans les deux ou trois prochaines années. Il n'y a pas de garantie.

**Le président:** Monsieur le sénateur Stollery.

**Le sénateur Stollery:** Je m'intéresse à une observation que je n'avais jamais entendue auparavant et j'aimerais qu'on approfondisse la question. Vous avez parlé d'un réseau de chemins de fer canadien allant d'Est en Ouest. Pensez-vous que nous serons davantage intégrés au réseau de chemins de fer nord-américain ou à celui des États-Unis? De toute évidence, nos chemins de fer doivent livrer des marchandises aux États-Unis; cela fait partie du jeu. Je ne vois pas vraiment comment nous serons davantage intégrés au système de transport Nord-Sud qu'auparavant. Je ne comprends pas.



[Text]

**Mr. Roy:** I think if you look at the CP brief that was submitted to the standing committee, in the executive summary on page ii it says:

The railway have not been afforded the opportunity to compete on fair and equal terms with other modes. American railroads and the railway in Canada are not subject to the federal jurisdiction, and particularly Bill C-18 opened the door for American railroads to access traffic in Canada on much more favourable terms than Canadian railways can access American traffic.

**Senator Stollery:** I do not know what that means. Does that mean they are not going to build a railway to Montreal?

**Mr. Roy:** Basically, my understanding of the history of Canada was that one of the primary reasons the western provinces joined Canada was the traffic from east to west.

**Senator Stollery:** Oh, I understand that.

**Mr. Roy:** Maybe I did not listen properly.

**Senator Stollery:** The U.S. railways will have an easier access to Canada than Canadian railways will have to the U.S., but it is the Canadian railway that owns the track, is it not? Nothing happens to the track, does it? I do not understand.

**Mr. Roy:** We are saying that the aviation air traffic could be cheaper to ship from north to south. It would be cheaper for the shipper to ship to Montreal by the American railroad. That opened the door for that type of thing.

**Mr. MacDonagh:** Let us take wood pulp from western Canada to New England, for instance. We have a proposed new line that it would travel on. Instead of travelling through Canada and creating jobs, it would be cheaper for them to go through Alberta down to Chicago and then over to New England.

**Senator Stollery:** Why would it be cheaper?

**Mr. MacDonagh:** The American lines are deregulated.

**Senator Stollery:** Their rates are cheaper.

**Mr. MacDonagh:** That is just a fact of life. I do not think the rail lines in Canada can ever compete with the American rail lines. The Canadian lines do not have the same market access.

**Senator Stollery:** I do not quite understand. Does an American railway have a fundamental advantage over a Canadian railway?

**Mr. MacDonagh:** We feel that it does. They have more shippers. There are more people there; there is more business.

**Senator Stollery:** The railway line you are talking about, through Montana and the Dakotas, I would think would have as many communications problems as the lines coming through Canada. But I will leave it at that.

**Senator Le Moyne:** You spoke about inspection in the yards; I am worried about wheel inspection. This is a highly specialized task. Are they going to go about it like amateurs?

[Traduction]

**M. Roy:** Dans le mémoire présenté par le CP au comité permanent, il est dit à la page ii du résumé:

Les chemins de fer n'ont pas eu la chance de concurrencer les autres modes de transport sur un pied d'égalité. Les voies ferrées américaines et canadiennes ne sont pas de compétence fédérale et le projet de Loi C-18 prévoit l'accès des américains au trafic canadien dans des conditions beaucoup plus favorables que nous mêmes n'en jouissons par rapport au trafic américain.

**Le sénateur Stollery:** Je ne sais pas ce qu'on entend par là. Cela veut-il dire qu'ils ne vont pas construire une voie ferrée jusqu'à Montréal?

**M. Roy:** Pour l'essentiel, je crois que l'une des principales raisons pour lesquelles les provinces de l'Ouest se sont jointes au Canada tient au trafic Est-Ouest.

**Le sénateur Stollery:** Cela, je le comprends.

**M. Roy:** Je n'ai peut-être pas bien écouté.

**Le sénateur Stollery:** Les chemins de fer américains auront plus facilement accès au Canada que les chemins de fer canadiens n'ont accès aux États-Unis, mais la voie appartient à la compagnie canadienne, n'est-ce pas? Elle ne change pas de mains? Je ne comprends pas.

**M. Roy:** Nous soutenons que l'avion pourrait revenir moins cher pour les envois vers le Sud. Et il serait moins cher d'envoyer des marchandises à Montréal en utilisant les chemins de fer américains. Ce système a ouvert la voie à ce type de phénomène.

**M. MacDonagh:** Prenons l'exemple d'un chargement de pâte de bois qu'on veut faire expédier de l'Ouest canadien jusqu'en Nouvelle Angleterre. Une nouvelle ligne a été proposée. Au lieu de passer par le Canada et créer ainsi des emplois, il reviendrait moins cher de passer par l'Alberta, puis de passer par Chicago pour se rendre jusqu'en Nouvelle-Angleterre.

**Le sénateur Stollery:** Pourquoi serait-ce meilleur marché?

**M. MacDonagh:** Les lignes américaines sont déréglementées.

**Le sénateur Stollery:** Les taux sont meilleur marché.

**M. MacDonagh:** C'est ainsi. Je ne pense pas que les lignes ferroviaires canadiennes ne puissent jamais concurrencer les lignes américaines. Elles n'ont pas accès au même marché.

**Le sénateur Stollery:** Je ne comprends pas très bien. Fondamentalement, les compagnies ferroviaires américaines ont-elles un avantage sur les compagnies canadiennes?

**M. MacDonagh:** Nous pensons que oui. Ils ont un très grand nombre d'expéditeurs. La population est plus nombreuse; il y a plus d'affaires.

**Le sénateur Stollery:** La ligne de chemins de fer dont vous parlez, celle qui passe par le Montana et les Dakotas, doit avoir autant de problèmes de communications que celle qui passe par le Canada. Mais restons-en là.

**Le sénateur Le Moyne:** Vous avez parlé de l'inspection des voies de garage; ce qui me préoccupe, c'est l'inspection des

[Text]

**Mr. MacDonagh:** Right now they are asking for the trainmen to start to couple and uncouple hoses on the trains and do the air tests. If a train comes into the yard, we will do a mechanical inspection. But if we are busy doing that mechanical inspection, then the conductor and the brakeman will be doing those tests, and the train will be leaving the yard without the carman having a last look at it.

**Senator Le Moyne:** Would they also do the inspection of the wheels?

**Mr. MacDonagh:** No, that is on an inbound inspection; but a lot of that stuff may not be caught on an inbound inspection, and that is why we say that a carman should be looking at those trains before they leave the yard. Some of those cars may get switched out of a train before a carman gets to it. The last look that a carman gives a train is a lot different from the trainman looking at the wheel as it leaves the yard.

**Senator Le Moyne:** That was my point. This is a fine example of erosion.

**Senator Stewart:** One of our colleagues, Senator Guay, asked a question in the House concerning the movement of a shop from Winnipeg to Vancouver. Have I said enough to let you know what I am talking about? I believe this is a proposed shift of maintenance work from a shop in Winnipeg to Vancouver. Does that ring a bell with you?

**Mr. MacDonagh:** A diesel shop or a wheel shop could be moving from Winnipeg to Calgary, but I thought it was the other way around.

**Senator Stewart:** I am not asking the question very well. Perhaps it is something about which you do not know very much, for good reasons.

**Mr. Roy:** I guess you are aware that the Canadian National Railway closed down the Moncton shop. Very shortly they may also close the Point St. Charles shop in Montreal. The writing is on the wall. They are reducing their staff and it is a question of time before the shop will be closed. As a result, the work from Montreal will be transferred to Winnipeg.

**Senator Le Moyne:** Is it not the shop in Quebec?

**Mr. Roy:** It is in Montreal. Four years ago CN built a car repair shop in Quebec City which cost them something like \$4 million. They are reducing staff and this shop is going to be closed. This is the result of Bill C-18 and Bill C-19. They have to be profitable. They are not taking the business and it discourages customers. Basically the policy of the Canadian National Railway is to switch from rail to rubber. The service and transport done by the rail industry in Quebec City will be done by rubber. This affects our membership.

**Senator Stollery:** Do you mean they are going to switch from using trains to using trucks on the shorter distances?

**Mr. Roy:** Yes.

[Traduction]

roues. Il s'agit d'une tâche très spécialisée. Va-t-on l'effectuer comme des amateurs?

**M. MacDonagh:** On a commencé à demander aux gardes-trains de raccorder les trains et de faire les essais. Nous faisons une inspection mécanique des trains qui arrivent dans les voies de garage. Mais lorsque nous sommes affairée à mener cette tâche à bien, c'est le conducteur ou le garde-freins qui fait ces essais et le train quitte la voie de garage sans que le wagonnier ait jeté un dernier coup d'œil.

**Le sénateur Le Moyne:** Font-ils également l'inspection des roues?

**M. MacDonagh:** Non, elles sont inspectées lorsque le train rentre en gare, mais bien des défauts peuvent ne pas être repérés à ce moment et c'est pourquoi il importe qu'un wagonnier examine les trains avant qu'ils quittent la voie de garage. Il arrive qu'un wagon est écarté du convoi sans que le wagonnier ait pu faire l'inspection. L'inspection d'un wagonnier est bien différente de celle que peut faire un simple garde-train au moment du départ de la voie de garage.

**Le sénateur Le Moyne:** C'est ce que je voulais savoir. C'est un bel exemple d'effritement.

**Le sénateur Stewart:** L'un de nos collègues, le sénateur Guay, a posé une question à la Chambre au sujet du transfert d'un atelier de Winnipeg à Vancouver. Vous en ai-je assez dit pour que vous sachiez de quoi je parle? Je crois qu'on propose de transférer l'atelier d'entretien de Winnipeg à Vancouver. Cela vous dit-il quelque chose?

**M. MacDonagh:** Il se pourrait qu'un atelier d'entretien de moteurs diesel ou de roues soit déménagé de Winnipeg à Calgary, mais je croyais que c'était plutôt le contraire.

**Le sénateur Stewart:** Ma question n'est pas très claire: elle porte peut-être sur des choses que, pour de bonnes raisons, vous ne connaissez pas très bien.

**M. Roy:** Vous devez savoir que le CN a fermé l'atelier de Moncton. Très bientôt, il se pourrait qu'il ferme également celui de Pointe St-Charles, à Montréal. C'est inévitable. Le CN réduit son personnel et la fermeture de l'atelier de Montréal n'est qu'une question de temps. Par conséquent, les services assurés à Montréal seront transférés à Winnipeg.

**Le sénateur Le Moyne:** N'est-ce pas plutôt l'atelier de Québec qui fermera.

**M. Roy:** L'atelier du CN se trouve à Montréal. Il y a quatre ans, le CN a construit, au coût de 4 millions de dollars, un atelier de réparation de wagons à Québec. Comme il tient à réduire son personnel, cet atelier sera fermé. Tout cela est attribuable aux projets de loi C-18 et C-19. Le CN doit être rentable. Il n'investit plus et cela décourage les usagers. En fait, le CN a l'intention d'abandonner le ferroviaire et de se lancer dans le transport routier. Tout le transport ferroviaire à Québec sera assuré par camion. Cela touche directement nos membres.

**Le sénateur Stollery:** Vous dites que le CN va abandonner les trains pour employer plutôt des camions sur des distances plus courtes?

**M. Roy:** C'est exact.



[Text]

**Senator Stollery:** I do not understand why they built a repair shop four years ago. They still have to repair the trains.

**Mr. Roy:** The morale of all the employees of the railway is down. It is one of the reasons they downsized their work force. It is difficult to understand, but they are saying you get down on the competition. They say it is cheaper to ship by truck. When you get to the regulation that comes down the pipe, you have a vascillating situation with the truck industry. If rail is no longer available and if you switch, you will have trucks saturating the highways in Quebec and the big centres. The trucking industry is saying they should have a safety code before they carry on with the legislation.

**Mr. MacDonald:** At present carmen do the number one inspections in the major terminals across Canada. In the intermediate and minor terminals, such as Moose Jaw, the carmen have been taken out of the train yards and have given that work to the trainmen. Although there are carmen working in a car shop in Moose Jaw, the work of coupling the cars together and moving the freight out of the yard is being done by the trainmen.

**Senator Le Moynes:** Are they trained for that?

**Mr. MacDonald:** They get a week or two of training with some films and stuff to tell them what to look at. If there are things hanging off or dragging, they look at it. I do not know if they get trained adequately.

**Senator Stollery:** What has happened to the accident rate? Has it corresponded?

**Mr. MacDonald:** As we have been regulated, it is difficult to say what has happened. The accident rate has been pretty level, but it has probably improved with new technologies. You have also a government agency breathing down on them. Whatever we think of that government agency and its inadequacies, it is still breathing down on them and saying that they have to maintain a certain standard.

We see you putting that agency in the hands of whatever political party happens to be in power, and those people are going to make political decisions on safety. That is the way we see it.

As far as I understand it, the CTC is abolished now. I do not know where that puts us. I would assume the regulations are going to hang in there until something else is introduced. If we run into some problems down the road, three years down the road, somebody is obviously going to have to get together and decide who is going to deal with those problems. From what I hear the CTC is going to lose a number of people themselves when they become the new transportation safety agency or whatever they are.

**Senator Stewart:** A short question, Mr. Chairman.

In the brief we have a comment that the regulatory agencies have either served as a patronage dumping ground or been captured by the very industries they are supposed to regulate.

[Traduction]

**Le sénateur Stollery:** Dans ce cas, je ne comprends pas pourquoi le CN a construit un atelier de réparation il y a 4 ans. Il va bien devoir continuer de réparer les wagons.

**M. Roy:** Tous les employés des chemins de fer sont découragés. C'est l'une des raisons pour lesquelles le CN a réduit sa main-d'œuvre. C'est difficile à comprendre, mais le CN prétend qu'il doit faire face à la concurrence. Il estime qu'il est plus économique d'expédier le fret par camion. Quand on songe au règlement dont l'application est imminente, la situation ne sera pas stable dans l'industrie du camionnage. Si les sociétés ferroviaires se servent moins des trains et se lancent dans le camionnage, les grandes artères de Québec et des grands centres seront saturés de camions. L'industrie du camionnage dit qu'avant d'adopter le projet de loi, il y aurait lieu d'établir un code de sécurité.

**M. MacDonald:** À l'heure actuelle, les wagonniers font les premières inspections aux principales têtes de lignes du Canada. Aux têtes de lignes intermédiaires et mineures, comme à Moose Jaw, ils ont été retirés des gares et leur travail a été confié aux agents de train. Certains wagonniers travaillent bien à l'atelier de réparation de wagons de Moose Jaw, mais ce sont les agents de train qui veillent au raccordement des wagons et à leur chargement.

**Le sénateur Le Moynes:** Ont-ils la formation nécessaire?

**M. MacDonald:** On leur donne une formation d'une ou deux semaines au cours desquelles on leur explique, à l'aide de films, ce qu'ils doivent vérifier. Lorsqu'il y a des objets proéminents ou des choses qui traînent, ils doivent vérifier ce que c'est. J'ignore si leur formation est suffisante.

**Le sénateur Stollery:** Et la fréquence des accidents? A-t-elle varié de façon correspondante?

**M. MacDonald:** Comme nous sommes réglementés, il est difficile de le dire. Les accidents sont probablement un peu moins fréquents, grâce à l'application de nouvelles techniques. Un organisme du gouvernement surveille les ateliers de près. Quoi qu'on pense de cet organisme et de ses faiblesses, il reste qu'il les surveille et les force à respecter une certaine norme.

Nous constatons que les parlementaires confient la constitution de cet organisme au parti politique au pouvoir et c'est lui qui prend les décisions d'ordre politique relatives à la sécurité. C'est comme cela que nous voyons les choses.

Si je ne m'abuse, la CCT est abolie. J'ignore ce qui va arriver. J'imagine que les règlements vont être maintenus jusqu'à ce qu'un autre organisme la remplace. Si nous éprouvons des difficultés dans quelques années, disons dans trois ans, il va bien falloir que quelqu'un décide qui va les régler. D'après ce que j'ai entendu, lorsque le nouvel Office national des transports remplacera la CCT, certains membres de cette dernière vont être remerciés.

**Le sénateur Stewart:** Une brève question, monsieur le président.

Dans le mémoire, nous pouvons lire que les nominations aux organismes de réglementation sont empreintes de favoritisme politique ou truffées de représentants des entreprises qu'ils sont

[Text]

The second point is a very important one. We often hear that comment made about regulatory agencies in Washington.

Have you considered the possibility of the CTC's being a patronage dumping ground and the possible carry-over of that to the proposed new transportation agency, and if so, would you favour a requirement that the members of this board, particularly the chairman, be confirmed by a parliamentary body before assuming office? Would that provide some sort of check on the appointment; would it help with regard to screening out patronage appointments?

**Mr. MacDonald:** Anything like that would help. Our concern with agencies like the CTC is that over the years we look at those people and we see that almost every person we look at has been an ex-railway supervisor. You do not see carmen as inspectors on the CTC.

I have to ask myself, why? Carmen are the most experienced people on the railway for inspecting freight cars, but you do not see ex-carmen hired by the CTC. They may be ex-carmen, but they have all been under the white hat at one time or another. As far as we can see, the inspectors on the railways are all car foremen.

**Senator Stewart:** I was really talking about the apex.

**Mr. MacDonald:** I would say anything like that would help, yes, most certainly.

**Senator Stewart:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much.  
The meeting is adjourned to 2 p.m.

#### AFTERNOON SITTING

**The Chairman:** I call the meeting to order. We have this afternoon the first witnesses from the Canadian Retail Shippers' Association: Mr. David McCalden, National Distribution Manager, Sears Canada; and Mr. Douglas Stewart, General Manager of CRSA. Gentlemen.

**Mr. Douglas Stewart, General Manager of CRSA, Canadian Retail Shippers' Association:** Good afternoon. I would just like to introduce Mr. L. Kaine, Distribution Services Manager for the T. Eaton Company.

The Canadian Retail Shippers' Association sincerely appreciates the opportunity to appear before the Senate Standing Committee on Transport and Communications and be heard on this vitally important legislation to the transportation industry.

Our association's substantial interest and involvement in transport in Canada was introduced to this committee recently while the committee was holding hearings on Bill C-21. For those hon. senators who were not present at those hearings, we would like to start briefly by describing our association and its function.

[Traduction]

censés réglementer. La deuxième hypothèse est très importante. On l'entend souvent dire, à Washington, au sujet des organismes de réglementation.

Si la CCT est vraiment un haut-lieu du favoritisme, avez-vous envisagé la possibilité que le nouvel organisme proposé en soit également un et, dans l'affirmative, seriez-vous favorable à ce qu'on exige que les membres de cet office, surtout son président, fassent l'objet d'une enquête de la part d'un comité parlementaire avant d'entrer en fonctions? Cela permettrait-il d'empêcher le favoritisme dans les nominations et d'en assurer l'impartialité?

**M. MacDonald:** Cela aiderait certainement. Ce qui nous agace chez les organismes du genre de la CCT, c'est qu'avec les années, on se rend compte que presque tous ceux qui en font partie sont d'anciens membres du personnel d'encadrement des sociétés ferroviaires. On ne trouve jamais d'anciens wagonniers parmi les inspecteurs de la CCT.

Je ne peux que me demander pourquoi. Les wagonniers sont les employés des sociétés ferroviaires les plus compétents pour l'inspection des wagons de marchandise, mais la CCT n'en emploie jamais. Ils sont peut-être d'anciens wagonniers, mais ils ont tous porté le casque blanc à un moment ou à un autre. En ce qui nous concerne, nous considérons que les inspecteurs des chemins de fer sont tous des contrôleurs de wagons.

**Le sénateur Stewart:** Je voulais plutôt parler des membres des échelons supérieurs de la CCT.

**M. MacDonald:** je suis certain qu'une procédure de ce genre serait utile.

**Le sénateur Stewart:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

La séance est levée à 14 heures.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** J'ouvre la séance. Nous avons avec nous cet après-midi les premiers témoins de la Canadian Retail Shippers' Association: M. David McCalden, directeur de la distribution nationale, Sears Canada, et M. Douglas Stewart, directeur général de la CRSA. Messieurs.

**M. Douglas Stewart, directeur général de la CRSA, ou Canadian Retail Shippers' Association:** Bon après-midi. J'aimerais vous présenter M. L. Kaine, directeur des services de distribution de la Société T. Eaton.

La Canadian Retail Shippers' Association se réjouit sincèrement de l'occasion qui lui est donnée de s'exprimer devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, au sujet de cette législation capitale pour l'industrie des transports.

L'intérêt considérable de notre association pour les transports au Canada, et sa participation aux activités exercées dans ce domaine, ont récemment été signalés à ce comité lorsque celui-ci tenait des audiences sur le projet de loi C-21. Pour la gouverne des honorables sénateurs qui n'étaient pas présents à ces dernières, nous aimerions tout d'abord décrire brièvement notre association et son rôle.



*[Text]*

Canadian Retail Shippers' Association is a co-operative non-profit association comprised of some 258 individual members and has been in operation in Canada for the past 34 years. Our membership consists of a cross-section of Canadian retailers, ranging from the national department stores and chain stores to your local independent retailer in any one of the 262 communities we service, which are principally in the Maritimes and the western provinces.

With our brief, we have included a list of our membership, which should demonstrate the diversity and national scope of our transportation interests.

Our association is unlike most other industry associations in that our sole and primary function is to purchase and provide transportation services on behalf of our members. We have performed this function for more than three decades and as such, consider ourselves experienced and knowledgeable in the purchasing of transportation in Canada. Our single objective is to land merchandise at hundreds of retail outlets of our members in timely, responsive and cost-effective manner.

In fulfilling our mandate, we purchase or spend on domestic transportation on an annual basis to the following extent: from the two national railways for primarily medium- and long-haul boxcar and piggy-back services, we purchase over \$60 million worth of rail services.

In order to accomplish the consolidation of the less-than-carload and less-than-trailerload shipments that we have, we utilize three consolidation facilities in the country which employ some 400 full-time employees with a payroll and associated costs in excess of \$14 million.

At the receiving end of our member consolidations in the Maritimes, in the western provinces, we spend an additional \$10 million in purchasing deconsolidation local short-haul cartage from primarily small local trucking companies.

In addition, our membership utilizes the services of over \$250 million worth of short- and medium-haul trucking annually in order to meet the demands of their retail outlets.

I think we have demonstrated that we have a substantial role in purchasing transportation in Canada and we have a vital interest in this legislation.

First and foremost, I think we would like to state that we offer our enthusiastic support for the government's initiative to promote market force competition and innovation in the transportation industry. We believe this change in direction is long overdue and we look forward to the free market environment the legislation will create.

Dealing with the specifics of the bills, our association to date has participated in the legislative process by appearing before the standing committees of the House of Commons. We have also communicated directly with the Minister of Transport, Mr. Crosbie.

*[Traduction]*

La Canadian Retail Shippers' Association est une association coopérative sans but lucratif qui compte quelque 258 membres et exerce son activité au Canada depuis 34 ans. Nos membres constituent un échantillon des détaillants canadiens, qui va des directeurs des magasins à rayons et des magasins à succursales multiples nationaux aux détaillants indépendants de n'importe laquelle des 262 localités que nous desservons, qui sont surtout dans les Maritimes et les provinces de l'Ouest.

Nous avons joint à notre mémoire une liste de nos membres, qui devrait démontrer la diversité et l'envergure nationales de nos activités dans le domaine des transports.

Notre association se distingue de la plupart des autres associations relatives aux transports en ce sens que notre fonction unique et primordiale est d'acheter et de fournir des services de transport au nom de nos membres. Nous l'exerçons depuis plus de trois décennies, de sorte que nous nous considérons comme expérimentés et bien informés en matière d'achat de transports au Canada. Notre unique objectif est d'acheminer des marchandises à des centaines de points de vente de nos membres, d'une façon opportune, rapide et rentable.

Pour remplir notre mandat, nous achetons chaque année des services de transport intérieur, ou dépensons des fonds à ce titre, dans la mesure suivante: aux deux chemins de fer nationaux, nous achetons des services ferroviaires d'une valeur de plus de 60 millions de dollars, qui sont surtout des transports par wagons couverts et du feroutage sur moyennes et grandes distances.

Afin de grouper nos expéditions de détail (ferroviaires et routières), nous avons recours à trois installations de groupage canadiennes où travaillent quelque 400 employés à plein temps qui entraînent une masse salariale et des frais connexes supérieurs à 14 millions de dollars.

Pour ce qui est de nos activités de réception des envois groupés de nos membres dans les Maritimes et dans les provinces de l'Ouest, nous consacrons 10 autres millions de dollars à l'achat de camionnage sur courtes distances pour l'acheminement d'expéditions dégroupées, en nous adressant surtout à de petites entreprises de camionnage locales.

En outre, nos membres ont recours chaque année à des services de camionnage sur courtes et moyennes distances, d'une valeur de plus de 250 millions de dollars, pour répondre aux exigences de leurs points de vente au détail.

Je pense que nous avons démontré que nous avons un rôle considérable à jouer dans le domaine des transports au Canada, et nous souhaitons très vivement que cette législation soit adoptée.

Nous soulignons avant tout que nous donnons notre appui enthousiaste à l'initiative du gouvernement qui vise à promouvoir la concurrence et le dynamisme dans l'industrie des transports. Nous estimons qu'il est grand temps que ce coup de barre soit donné, et nous voyons d'un très bon œil le marché libre qui suivra l'adoption de la nouvelle législation.

En ce qui concerne les particularités des projets de loi, notre association aura jusqu'ici pris part au processus législatif en exprimant son point de vue devant les comités permanents de la Chambre des communes. Nous avons également communiqué directement avec le ministre des Transports, M. Crosbie.

*[Text]*

The resulting legislation presented to the Senate for deliberation and approval contains a balance of our views, and those of other shippers, carriers, government, and other interested parties. We believe that balance to be carefully constructed and, as such, we are reluctant to overly criticize any of the legislation's components for fear that the thrust of the legislation will be lost or delayed even though we do not agree with all of the individual provisions.

Our positions on Bill C-18 have concerned the rail section only. The air, water and other provisions in the bill do not have any impact on any of our members so we are not in a position to comment directly.

With respect to the rail section, we have expressed our very positive views on the confidential contracting provisions, the interswitching limit provisions, cost deregulation, and other specific sections.

Competitive line rates do not have a direct impact on our members and we have therefore chosen not to express an opinion unqualified by specific experience or exposure. As significant shippers and advocates of free market competition, however, we must support the provision in principle and its inclusion in the legislative package.

Our input on Bill C-19 has focused on the transition period prior to the adoption of the fit, willing and able entry test and the question of highway safety.

On the entry test our position remains that the originally proposed three-year reverse-onus transition period is unnecessary and counter-productive to the thrust of the legislation. Even this federal initiative was obviously progressive, for the provincial regulators have sided firmly with the carriers and have caused the transition period to be extended to five years in the final legislation.

The carriers represented by the Canadian Trucking Association and the Ontario Trucking Association have been successful in not only delaying the fit, willing and able entry test for five years, but also in weakening the reverse-onus criteria. They should be very pleased with their efforts, since they have denuded or delayed many of the provisions we shippers want now.

We appreciate the fact that the federal government has been effectively blocked by the provinces on this issue, and we resolve to work with the provincial authorities to modify their position. We are confident that a ground swell of support from all participants will develop in the future, which will result in amendment to the legislation to further lessen entry restrictions.

However, the Canadian shipping public and our economy as a whole cannot afford further delay of the other free market

*[Traduction]*

La législation résultante présentée au Sénat pour y être débattue et approuvée contient un juste dosage de nos opinions et de celles d'autres expéditeurs, transporteurs et gouvernements, ainsi que d'autres parties intéressées. À notre avis, cet équilibre est réel; nous hésitons donc à critiquer vigoureusement n'importe lequel des éléments de ladite législation, de crainte d'annuler ou de diminuer les bienfaits de cette dernière, même si nous n'approuvons pas toutes les dispositions.

Nos prises de position au sujet du projet de loi C-18 n'ont porté que sur les sections ferroviaires. Étant donné que les dispositions relatives aux transports aériens et au transport par eau, tout comme les autres, n'ont aucune incidence sur nos membres, nous ne sommes pas en mesure de les commenter directement.

En ce qui a trait aux sections ferroviaires, nous avons exprimé nos vues très favorables sur les dispositions relatives aux contrats confidentiels, aux limites de changement de voie, à la déréglementation des coûts et à d'autres questions précises.

Les prix de ligne concurrentiels n'ont aucune incidence directe sur nos membres, de sorte que nous avons choisi de n'exprimer à leur sujet aucune opinion, qui ne serait pas étayée par l'expérience. Mais comme nous sommes des expéditeurs importants et des promoteurs convaincus du marché libre, nous ne pouvons toutefois qu'appuyer en principe cette disposition et son insertion dans la législation.

Notre apport au projet de loi C-19 a été axé sur la période de transition préalable à l'adoption du critère d'admission selon laquelle une entreprise doit être «prête, apte et disposée», et sur la question de la sécurité routière.

Au sujet de ce critère d'admission, notre position reste la même. La période de transition de trois ans initialement proposée, relative au déplacement du fardeau de la preuve, est inutile et contraire à l'esprit de la législation. Il n'en demeure pas moins que cette initiative fédérale était manifestement progressive puisque les réglementateurs provinciaux se sont rangés sans hésiter du côté des transporteurs et ont fait en sorte que ladite période soit portée à cinq ans dans la législation définitive.

Les transporteurs représentés par l'Association canadienne du camionnage et l'Ontario Trucking Association ont réussi non seulement à retarder de cinq ans l'entrée en vigueur du critère précité, mais aussi à affaiblir l'application du critère de renversement du fardeau de la preuve. Ils doivent être très satisfaits de leurs efforts puisqu'ils ont annulé ou retardé bon nombre des dispositions que nous, les expéditeurs, réclamons maintenant.

Nous nous rendons compte que les provinces ont effectivement mis des bâtons dans les roues du gouvernement fédéral sur cette question, et nous prenons la résolution d'agir sur les autorités provinciales pour les amener à changer d'opinion. Nous sommes convaincus que l'appui de tous les intervenants constituera dans l'avenir une vague de fond qui poussera ledit gouvernement à modifier la législation pour atténuer encore les restrictions en matière d'admission.

Toutefois, les expéditeurs canadiens et l'ensemble de notre économie ne peuvent pas se permettre de retarder davantage



*[Text]*

initiatives in the legislation while we attempt to change the status quo mentality of the provincial governments.

Our position with respect to the safety concern is that while it is a vitally important issue that cannot be compromised, more than sufficient, credible evidence has been presented in previous hearings to demonstrate that motor vehicle safety is neither at risk nor necessarily connected to a deregulated environment. We would cite the recent commitment to a national safety standard and the Alberta experience as positive examples.

We trust that this committee has not been unduly influenced by the obviously self-serving and one-sided statements of the Ontario Trucking Association on the safety issue. We are disappointed by their tactics, which are directed solely at delaying the free market initiatives in transportation this country needs.

We have conducted a review of the specific statements made by the OTA in their submission to this committee. The result of that review is appended to our submission. Opponents to Bill C-19 continue to argue that implementation of the bill on January 1, 1988, will result in a significant deterioration of highway safety levels in Canada. To support this claim they rely on two basic arguments: First, the U.S. experience since 1980 has proven a linkage exists between economic deregulation and significantly reduced safety levels; and second, safety controls in place in Canada on January 1, 1988, will be inadequate to prevent irresponsible and unsafe trucking operations. The Canadian Retail Shippers' Association rejects both of these arguments.

Firstly, the contention that safety in the U.S. trucking industry has been severely compromised since the advent of deregulation in 1980 is not borne out by statistics. Quite the contrary is true. A comparison of pre- and post-deregulation data on U.S. trucking accidents, injury rates and fatality rates indicates improvements in safety levels have occurred.

Secondly, the claim that the safety regulations in place in Canada on January 1, 1988, will be inadequate and will lead directly to irresponsible and dangerous trucking operations is, in our view, an unwarranted exaggeration.

The current safety controls in Canada are far superior to what existed in the United States prior to their trucking deregulation legislation in 1980. These controls have functioned well in the Canadian trucking environment, which has effectively had rate deregulation for years. In addition, the National Safety Code for motor carriers in Canada is well on its way to being fully operational. By January 1, 1988, the more important aspects of the code will be in place. These include trucker driver standards and all vehicle inspection criteria and systems.

*[Traduction]*

les autres initiatives en vue d'un marché libre, que le gouvernement a prises dans sa législation, tandis que nous essayons de modifier le désir de statu quo des provinces.

Notre position en ce qui concerne la sécurité, c'est que même si celle-ci est d'une importance primordiale et ne saurait par conséquent être compromise, les audiences précédentes ont permis de présenter des preuves solides et plus que suffisantes, qui démontrent que la sécurité automobile n'est ni menacée par la déréglementation, ni reliée nécessairement à cette dernière. Nous n'avons qu'à citer, à titre d'exemples à l'appui, l'engagement pris récemment en vue d'une norme de sécurité nationale, et l'expérience acquise en Alberta.

Nous osons croire que votre comité n'a pas été influencé indûment par les déclarations manifestement égoïstes et partiales de l'Ontario Trucking Association dans le domaine de la sécurité. Nous sommes déçus des tactiques de cet organisme, qui ne visent qu'à retarder l'instauration du marché libre dont notre pays a besoin dans le domaine des transports.

Nous avons effectué un examen des déclarations précises que l'OTA vous a faites dans son exposé. Vous trouverez ci-joint les résultats de cet examen. Ceux qui s'opposent au projet de loi C-19 continuent à prétendre que l'adoption de ce dernier le 1<sup>er</sup> janvier 1988 nuira sensiblement à la sécurité routière au Canada. À l'appui de cette assertion, ils invoquent deux arguments fondamentaux: D'abord, l'expérience que les É.-U. ont vécue depuis 1980 a démontré qu'il y avait un lien entre la déréglementation économique et une baisse importante de la sécurité; et en second lieu, les mesures de contrôle de la sécurité que le Canada instaurera le 1<sup>er</sup> janvier 1988 ne suffiront pas à prévenir les transports dangereux et irréfléchis par camion. La Canadian Retail Shippers' Association rejette ces deux arguments.

D'abord, les statistiques ne confirment pas que la sécurité ait été gravement compromise dans le secteur américain du camionnage depuis la déréglementation de 1980. C'est tout le contraire. La comparaison des statistiques sur les accidents de camionnage, les taux de blessures et les taux de mortalité enregistrés aux É.-U. avant et après la déréglementation indique un accroissement de la sécurité.

En second lieu, il est exagéré et injustifié, à notre avis, d'affirmer que les règles de sécurité qui entreront en vigueur au Canada le 1<sup>er</sup> janvier 1988 seront insuffisantes et qu'elles aboutiront à des transports dangereux et irréfléchis par camion.

Les mesures de contrôle de la sécurité que le Canada applique actuellement sont de loin supérieures à celles que les États-Unis prenaient avant la loi de 1980 qui a déréglementé leur secteur du camionnage. Elles ont eu de bons résultats dans le secteur canadien du camionnage, qui jouit effectivement d'une déréglementation de ses tarifs depuis des années. De plus, le code national de sécurité qui visera les transports routiers au Canada est sur le point d'être pleinement opérationnel. D'ici au 1<sup>er</sup> janvier 1988, les éléments les plus importants de ce code seront établis. Ce sont les normes relatives aux conducteurs et tous les critères et systèmes d'inspection des véhicules.

[Text]

Highway safety should not be a subject that is allowed to defer Bill C-19's implementation. The bill should be implemented in accordance with its outlined agenda.

In conclusion, we respectfully submit that Canadians as a whole would be best served by the timely passage into law and implementation of both pieces of legislation without further amendment. We ask the members of this committee, and through them the entire Senate of Canada, to support this view and to approve the legislation as presented without delay.

Thank you.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman. It was stated that the Canadian Retail Shippers' Association intends to continue its efforts to convince the provincial governments to move ahead, and that it was necessary because there was some blocking by provincial governments. Could you tell us what the nature of the blocking has been? What successes have you had so far in getting provincial governments to come ahead?

**Mr. Stewart:** I think I will allow Mr. McCalden to respond to that, if I may. He has had some direct dealing with the CCMTA, etc.

**Mr. D. McCalden (Director, National Distribution Manager, Sears Canada:** Canadian Retail Shippers' Association): Thank you for the question, Senator Stewart.

We have not had any success at all as yet because we really have not mounted any campaign. The legislation really is still not promulgated. We viewed the agreement made by Mr. Crosbie and the Ministers of Transport as a mechanism to throw back to the provinces their own interpretation of the reverse-onus role. Our proposal, as an organization together with other organizations, is to sit down with the ministries in each of the provinces to determine what their interpretation of a reverse onus is. Quite honestly, I think we are in concert in some respects with some of the trucking organizations, who want some clarification as well.

Really, we view Bill C-19, in our judgment anyhow, as emasculated to the point that it is now a provincial matter. Deciding how hardy the reverse-onus test is going to be is going to be a provincial matter.

To answer your question, we have had no success because we really have not talked to them as yet. The only ones with whom we really have talked to any degree is the Ontario ministry, who, as you are probably aware, have a bill in process right now.

**Senator Stewart:** So the area you want clarified is what is meant by the reverse-onus test.

**Mr. McCalden:** It is what is meant by the public interest in the reverse-onus test. When the bill was presented previously, there were four conditions that prevailed in the original bill that spelled out to some degree what the public interest is. This

[Traduction]

Il ne faudrait pas laisser la question de la sécurité routière retarder l'entrée en vigueur du projet de loi C-19. Ce dernier devrait entrer en vigueur aux dates qui y sont indiquées.

En conclusion, nous sommes d'avis qu'il serait plus utile à l'ensemble des Canadiens qu'on adopte et applique les deux textes de loi sans autre amendement. Nous demandons aux membres de ce comité et, par leur intermédiaire, à l'ensemble du Sénat canadien, de partager notre avis et d'adopter ces textes de loi tels quels sans délai.

Merci.

**Le président:** Monsieur le sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Merci, Monsieur le président. On a indiqué que la Canadian Retail Shippers' Association se proposait de poursuivre ses efforts afin de convaincre les gouvernements provinciaux d'aller de l'avant et que ces démarches étaient nécessaires, compte tenu d'une certaine obstruction de la part de ces gouvernements. Pourriez-vous nous dire en quoi a consisté cette obstruction? Dans quelle mesure avez-vous réussi à ce jour à les faire aller de l'avant?

**M. Stewart:** Permettez-moi de laisser M. McCalden répondre à ces questions: il a eu certains rapports directs, entre autres, avec la CCATM.

**M. D. McCalden, directeur de la distribution nationale, Sears Canada:** Canadian Retail Shippers' Association: Je suis heureux de répondre à vos questions, Monsieur le sénateur Stewart.

Nous n'avons eu encore aucun succès, car nous n'avons pas vraiment organisé de campagne. Ces lois ne sont pas encore vraiment promulguées. Nous avons vu dans l'accord conclu par M. Crosbie et les ministres des Transports un moyen de laisser aux provinces le soin d'interpréter le but de l'inversion du fardeau de la preuve. En tant qu'organisme, nous nous proposons de rencontrer les ministères des diverses provinces avec d'autres organismes pour déterminer quelle est leur explication de l'inversion du fardeau de la preuve. Je pense en toute bonne foi que nous sommes d'accord à certains égards avec des associations du camionnage, qui veulent aussi obtenir certaines précisions.

À vrai dire, nous estimons que le projet de loi C-19 a été tellement mutilé qu'il s'agit maintenant de l'affaire des provinces. Il va leur incomber de décider dans quelle mesure l'épreuve de l'inversion du fardeau de la preuve sera dure.

Pour répondre à vos questions, nous n'avons eu aucun succès, car nous ne leur avons pas encore vraiment parlé. Les seules personnes à qui nous ayons vraiment parlé tant soit peu sont les gens du ministère de l'Ontario qui, comme vous le savez probablement, s'occupent actuellement d'un projet de loi.

**Le sénateur Stewart:** Le point que vous voulez voir éclaircir est donc ce qu'on entend par l'inversion du fardeau de la preuve.

**M. McCalden:** C'est ce qu'on entend par l'intérêt public à défendre dans le cadre de l'inversion du fardeau de la preuve. Dans sa première version, le projet de loi énonçait quatre conditions qui indiquaient dans une certaine mesure ce qu'était l'intérêt public. Elles ont toutes été supprimées, et il revient



[Text]

was all taken out and it is now down to the provincial level to interpret what the public interest is.

**Senator Stewart:** Is it your view that it was taken out in part at the insistence of the provincial governments?

**Mr. McCalden:** Yes, sir.

**Senator Stewart:** So what the provincial governments, those who are active, asserted was that in view of the fact that trucking transportation was going to be put under provincial jurisdiction, it would be up to the several provincial governments to decide what the public interest is.

**Mr. McCalden:** In view of the legislation, yes.

**Senator Stewart:** Yes. The reason I ask that question, Mr. Chairman, is that it is exactly the view asserted with regard to education by the Attorney General of Nova Scotia. This is provincial jurisdiction; consequently the public interest or the public purpose is the sum of the interests. As you know, that raises the whole question of national objectives in clause 6 of the Meech Lake Accord. So the provinces are taking the same stand in this field as they have taken in education. That is very interesting and very important.

**The Chairman:** Rightly so, too.

**Senator Stewart:** Well, Mr. Chairman, it does raise the question of the desirability of enhancing their effective jurisdiction by the kind of renewed delegation that is taking place under Bill C-19.

I wanted to ask another question, Mr. Chairman. I do not want to pursue it very far, but Mr. Stewart referred two or three times in his presentation to free market competition. Now, I am a great believer in competition, and a genuine market, at least when I studied economics, was one in which there were many buyers and many sellers. As you move away from the situation of many buyers and many sellers toward oligopoly or monopoly, on either side, you move away from a genuine market.

Does this mean that the members of your association are in favour of legislation that would have the effect of breaking up great chains of stores, so as to produce a more genuine market, so we would have free market competition in retail? Is that your proposal?

**Mr. L. Kaine (Manager of Distribution Services, Canadian Retail Shippers' Association):** I do not believe that would be the position of our association.

**Senator Stewart:** Therefore, your advocacy of free market competition is not general. Let me say it this way, Mr. Chairman. Lyndon Johnson, when he was President of the United States, once said: In Texas we do not believe in socialism. However, anything that is good for Texas is not socialism. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any further questions?

**Mr. McCalden:** Could we just make a closing comment?

**The Chairman:** Yes.

[Traduction]

maintenant aux provinces d'interpréter ce qu'est l'intérêt public.

**Le sénateur Stewart:** Croyez-vous qu'elles ont été supprimées en raison, entre autres, de l'insistance des gouvernements provinciaux?

**M. McCalden:** Oui, Monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Ce que les gouvernements provinciaux, ceux qui sont actifs, ont soutenu, c'est donc qu'il leur revenait de décider quel était l'intérêt public, étant donné que le camionnage allait relever d'eux?

**M. McCalden:** Compte tenu du texte de loi, oui.

**Le sénateur Stewart:** C'est bien cela. La raison pour laquelle j'ai posé cette question, monsieur le président, c'est que c'est exactement l'avis du procureur général de la Nouvelle-Écosse en matière d'éducation. Il s'agit d'une question de compétence provinciale: l'intérêt ou l'utilité publics sont donc la somme des divers intérêts. Comme vous le savez, cette position soulève toute la question des objectifs nationaux de la clause 6 de l'accord du lac Meech. Les provinces prennent la même position dans ce domaine qu'en éducation. Ce fait est très intéressant et très important.

**Le président:** C'est bien vrai.

**Le sénateur Stewart:** Eh bien, monsieur le président, il convient vraiment de se demander s'il est souhaitable d'accroître leur compétence réelle par le genre de délégation renouvelée prévu par le projet de loi C-19.

Je voudrais poser une autre question, monsieur le président. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais M. Stewart a parlé à deux ou trois reprises de la libre concurrence. Or, je suis un grand partisan de la concurrence, et un marché concurrentiel, du moins lors de mes études en économie, était un marché où les acheteurs et les vendeurs étaient nombreux. À mesure qu'on s'en éloigne pour se rapprocher de l'oligopole ou du monopole, les deux extrêmes, on s'éloigne d'un marché réel.

Faut-il comprendre que les membres de votre association sont favorables à une loi qui aurait pour effet de démembrer les grandes chaînes de magasins pour créer un marché plus libre où la concurrence s'exercerait dans le commerce en détail? Est-ce ce que vous proposez?

**M. L. Kaine, directeur des services de distribution, Canadian Retail Shippers' Association:** Je ne crois pas que ce serait la position de notre association.

**Le sénateur Stewart:** Vous n'appuyez donc pas la libre concurrence sans réserves. Laissez-moi faire une comparaison, monsieur le président. Lyndon Johnson, alors président des États-Unis, a dit un jour: Au Texas, nous ne croyons pas au socialisme. Toutefois, tout ce qui est bon pour le Texas n'est pas du socialisme. Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**M. McCalden:** Pourrions-nous faire seulement un dernier commentaire?

**Le président:** Oui.

[Text]

**Senator Macdonald:** I just do not understand what you mean by consolidation facilities.

**Mr. McCalden:** The retailers buy a tremendous amount of merchandise from a great diversity of sources. We have in Sears some 9,000 suppliers who supply us with merchandise. If we sent those 9,000 shipments to our stores, there would be chaos and it would be very expensive. So we take from the various suppliers, put it together and make a truckload out of it or a carload out of it. That is what a consolidation facility is.

**Senator Macdonald:** Thank you.

**The Chairman:** Our next group is the Coalition of Concerned Shippers.

**Mr. K. Johnston, Manager, Transportation and Traffic, Coalition of Concerned Shippers:** The Coalition of Concerned Shippers is pleased to be afforded the opportunity to present its views to the Senate Committee on Transport and Communications on the rail and trucking portions of Bills C-18 and C-19.

The coalition is a group of 14 industry associations formed in early 1986 and represents a broad cross-section of resource, manufacturing, and merchandising interests in Canada and beyond.

By conservative estimate—I hope you will excuse the pun—the coalition accounts for in excess of \$150 billion in annual sales, and a freight transportation bill of at least \$15 billion represents an important cost to the Canadian industry. Each of the associations support the pro-competitive measures contained in Bills C-18 and C-19.

In real life I am manager of transportation and traffic for Inco Limited, Sudbury.

At the outset, I should like to make it clear that the coalition has a mandate that is restricted to ensuring that the following two measures are enacted in the legislation: the competitive line rates in the rail mode, and a freer entry in a highway mode.

In the present context, this means that the coalition is in favour of immediate passage of Bills C-18 and C-19 without amendment.

We have prepared a brief that we have filed with you today as a reference for your future use. Our brief is substantial in nature and addresses the many important issues that have been raised before you.

As a coalition, we are in support of both bills because they help the shippers. Those shippers are particularly small, remote and captive. Both bills constitute a reasonable compromise among the needs of the carriers, the shippers and other interested parties in Canada. These bills will enable Canadian manufacturers and retailers to maintain and expand their market, both here and abroad.

We purposely kept these opening remarks brief, but we are willing to answer any questions relating to the coalition's mandate vis-à-vis competitive line rates in the rail industry and open competition in the inter-provincial trucking industry in particular.

[Traduction]

**Le sénateur Macdonald:** Je ne comprend tout simplement pas ce que vous entendez par «installations de groupage».

**M. McCalden:** Les détaillants achètent une quantité énorme de marchandises à un large éventail de fournisseurs. Sears a quelque 9 000 fournisseurs. Si nous envoyions leurs 9 000 livraisons à nos magasins, ce serait le chaos, et cela coûterait très cher. Nous les groupons donc en charges complètes. C'est ce que nous entendons par «installations de groupage».

**Le sénateur Macdonald:** Merci.

**Le président:** Le prochain groupe est la Coalition of Concerned Shippers.

**M. K. Johnston, directeur du transport et du trafic, Coalition of Concerned Shippers:** La Coalition of Concerned Shippers est heureuse de pouvoir présenter au Comité du sénat sur les transports et les communications ses observations sur les parties relatives au transport ferroviaire et routier des projets de loi C-18 et C-19.

La coalition regroupe 14 associations de l'industrie et a été formée en 1986; elle représente un échantillon varié des secteurs des ressources, de l'activité manufacturière et de la vente au Canada et à l'étranger.

Selon une estimation modérée, la coalition compte plus de 150 milliards de dollars de ventes par année; un projet de loi sur le transport des marchandises d'au moins 15 milliards de dollars constitue un coût considérable pour l'industrie canadienne. Toutes les associations membres appuient les mesures favorisant la concurrence dans les projets de loi C-18 et C-19.

En réalité, j'occupe le poste de directeur du transport et du trafic chez Inco Limited, à Sudbury.

Dès le départ, j'aimerais préciser que la coalition a pour mandat de s'assurer que les deux mesures suivantes seront comprises dans la loi, soit les prix de ligne concurrentiels pour le transport ferroviaire et l'allègement des critères de pénétration du marché routier.

Dans le contexte actuel, cela signifie que la coalition est en faveur de l'adoption immédiate des projets de loi C-18 et C-19 tels quels.

Le mémoire que nous avons rédigé vous est présenté à titre documentaire. Il est assez détaillé et porte sur les diverses questions qui ont été portées à votre attention.

En tant que coalition, nous appuyons les deux projets de loi car ils favorisent les expéditeurs. Les expéditeurs touchés sont petits, établis dans des régions éloignées et sont captifs des marchés. Les projets de loi représentent un compromis raisonnable entre les besoins des transporteurs, des expéditeurs et des autres parties intéressées au Canada. Ils permettront aux manufacturiers et détaillants canadiens de maintenir et d'agrandir leurs marchés tant au pays qu'à l'étranger.

Nous avons à dessein été brefs dans nos remarques, mais nous sommes disposés à répondre à toute question portant sur le mandat de la coalition relativement aux prix de ligne compétitifs dans l'industrie ferroviaire et à la libre concurrence dans l'industrie du camionnage interprovincial.



[Text]

**The Chairman:** Thank you very much. Senator Stewart.

**Senator Stewart:** I have not had a chance to even leaf through the brief from the Coalition of Concerned Shippers, but by glancing at a page or two, I notice the brief has been prepared on the basis of previous hearings we have had. I think it will be a very useful brief because it deals with points in the evidence to which the concerned shippers take objection. I assume there will be some points they wish to support.

To some extent I believe this was true of the previous brief. It dealt with the mission of the Ontario truckers. That kind of brief is extremely useful because it advances the level of the discussion rather than having set positions stated.

I believe Mr. Johnston was here when we heard from the Canadian Retail Shippers' Association. If so, he will recall the exchange I had with representatives of the association concerning the reverse-onus test. Have you been involved in the efforts to get the provincial governments to move ahead in terms of defining public interest relative to the reverse-onus test?

**Mr. Johnston:** I will answer and I would also like my colleague to answer because we do not deal with each other on a daily basis. I am centrally located and he is located in B.C. In our own particular interest and as our associates before us stated, the inter-provincial trucking issue seems to have become a provincial issue. As collective associations, we have attempted to go to the provincial government.

Representing the Mining Association of Canada, I have appeared before the resources committee of the Ontario Mining Association in an effort to get them to move up the date of implementation of a fitness test. At that time we did not discuss onus at all. We just wanted economic reform in the trucking area in Ontario very quickly, the inter-provincial portion over which they are going to have administrative jurisdiction. That was our approach to Ontario. I will ask Mr. Toporowski to speak for western Canada. I know people across the country were going to approach their respective transportation ministers in the provincial area.

**Mr. B. Toporowski, Manager, Transportation and Planning, Coalition of Concerned Shippers:** All I can add is that in western Canada similar approaches were made and the trucking lobby seems to have been more effective than the shippers' lobby.

**Senator Stewart:** When you say similar approaches, were those approaches emphasizing the date at which the new fitness test would go in or was it concerned with achieving a uniformed definition of public interest?

**Mr. Johnston:** No, our interest was purely to get the reform commencing in 1988.

**Senator Stewart:** When you say "reform", do you mean the fitness test or the reverse?

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup. Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Je n'ai pas eu la chance de feuilleter le mémoire présenté par la Coalition of Concerned Shippers, mais après y avoir jeté un coup d'œil, je remarque qu'il a été rédigé d'après nos séances précédentes. J'estime que ce document pourrait être très utile car il porte sur certains points auxquels les expéditeurs touchés s'opposent. Je présume cependant que d'autres aspects seront appuyés.

Je crois que cette remarque s'applique dans une certaine mesure au mémoire précédent. Il portait sur la fonction des camionneurs en Ontario. Ce type de mémoire est beaucoup plus utile étant donné qu'il fait évoluer la discussion plutôt qu'énoncer des positions déjà connues.

Je crois que M. Johnston était présent lors de la présentation de la Canadian Retail Shippers' Association. Dans ce cas, il se souviendra de l'échange que j'ai eu avec les représentants de l'association au sujet du fardeau de la preuve qui incombe à l'opposant. Avez-vous participé aux efforts visant à inciter les gouvernements provinciaux à définir l'intérêt public en ce qui a trait au fardeau de la preuve qui incombe à l'opposant?

**M. Johnston:** Je répondrai à cette question et je demanderai également à mon collègue d'y répondre étant donné que nous ne sommes pas en rapport chaque jour. Je suis au centre du pays et il se trouve en Colombie-Britannique. À notre avis et comme nos associés l'ont déjà mentionné, la question du camionnage interprovincial semble en être devenue une de portée provinciale et en notre qualité d'association, nous avons tenté d'en saisir le gouvernement provincial.

À titre de représentant de l'Association minière du Canada, je me suis présenté devant le comité des ressources de la Ontario Mining Association afin de les inciter à avancer la date d'entrée en vigueur du critère de capacité. À ce moment-là, nous n'avons pas discuté du fardeau de la preuve. Nous voulions simplement que l'Ontario procède rapidement à une réforme économique dans le secteur du camionnage, plus précisément sur la portion interprovinciale qui sera de leur juridiction. Voilà ce que nous avons fait en Ontario. Je demande maintenant à M. Toporowski de présenter la situation dans l'ouest du pays. Je sais que diverses personnes au pays devaient communiquer avec le ministre des Transports de leur province respective à ce sujet.

**M. B. Toporowski, directeur du transport et de la planification, Coalition of Concerned Shippers:** J'ajouterai tout simplement que la méthode appliquée dans l'ouest du pays est semblable à celle de l'Ontario, et que le groupe de pression sur le camionnage a été plus efficace que celui des expéditeurs.

**Le sénateur Stewart:** Lorsque vous dites une méthode semblable, s'agit-il d'une méthode appuyant la date d'entrée en vigueur du nouveau critère de capacité ou visant à uniformiser la définition de l'intérêt public?

**M. Johnston:** Non. Nous désirons uniquement que la réforme commence en 1988.

**Le sénateur Stewart:** Lorsque vous dites «réforme», entendez-vous le critère de capacité ou le fardeau de la preuve à l'opposant?

[Text]

**Mr. Johnston:** It is the different interpretation, Senator. I have a problem with reverse onus, too, because if you reverse something you still have what you had before. So there is much conflict with reverse onus. It is a continuation of what we have, only in a different colour.

**Senator Stewart:** So your concern was to move from the present situation, whether it is called what it is now called or whether it is called reverse onus, forward to the fit, ready and able.

**Mr. Johnston:** Yes.

**Senator Stewart:** I see. That was the same . . .

**Mr. Toporowski:** It is similar in western Canada.

**Senator Stewart:** You did not get into this question of defining public interest.

**Mr. Toporowski:** No.

**Mr. Johnston:** No. Senator, again, that issue had been dealt with, and I have to speak for Ontario. Mr. McCalden, who was here before us for the Canadian Retail Shippers' Association, worked very closely with the provincial people in rewriting intra-provincial legislation. It was a big problem over the last 10 years in Ontario, and they have been at it that long and they still have not resolved it. To the users on the federal level, in the inter-provincial users, which form a great part of the intra-provincial users, we wanted the fit, willing and able moved into 1988 and get on with it.

**Senator Stewart:** Yes, I understand. As you know, Mr. Chairman, almost all the shippers have told us virtually the same story. They have said, particularly the exporters of commodities, that they have to compete in a very tight, international market; that they need the advantage of as cheap, satisfactory transportation as they can get. I believe that is really what we are now being told once again by the Coalition of Concerned Shippers. Is that correct?

**Mr. Johnston:** Yes, least cost transportation. Again, Senator, it does not necessarily mean in all cases reduced rates.

**Senator Stewart:** Yes, I understand that. In the case of Inco Limited, what are the routes of your principle shipments? I assume most of them start at Sudbury. To what points are you shipping, in fairly large quantities, regularly?

**Mr. Johnston:** Inco Limited's markets are 75% export. Our copper is split 50:50 between export and Canada. Our nickel is essentially all outbound and it goes to three places in the world: United States, Europe and—

**Senator Stewart:** Where in the United States?

**Mr. Johnston:** Into the steel producing areas, which is the central United States and the east and some southern states.

[Traduction]

**M. Johnston:** Cela dépend de l'interprétation, monsieur le sénateur. La question du fardeau de la preuve qui incombe à l'opposant m'embête également pour la raison suivante: si l'on ne fait que renverser la situation, on se retrouve dans les mêmes conditions. C'est pourquoi le fardeau de la preuve qui incombe à l'opposant soulève tant d'opposition. C'est la même chose avec une légère nuance.

**Le sénateur Stewart:** En d'autres mots, votre intention était de passer de la situation actuelle, qu'on l'appelle ce qu'elle est actuellement, ou encore fardeau de la preuve qui incombe à l'opposant, au critère «prêt, apte et disposé».

**M. Johnston:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Je vois. C'était la même chose . . .

**M. Toporowski:** C'est la même chose dans l'ouest du pays.

**Le sénateur Stewart:** Vous n'avez donc pas abordé la question de la définition de l'intérêt public.

**M. Toporowski:** Non.

**M. Johnston:** Non. Monsieur le sénateur, je vous fais remarquer à nouveau que cette question a déjà été débattue, et que je ne peux parler que pour l'Ontario. M. McCalden, qui a représenté ici la Canadian Retail Shippers' Association, a collaboré étroitement avec les fonctionnaires provinciaux pour reformuler la loi ontarienne à ce sujet. Cette loi constitue un problème depuis plus de dix ans; on y travaille depuis tout ce temps et sans avoir trouvé de solution à tout. Nous désirons, tant pour les usagers du réseau national que pour ceux du réseau interprovincial, qui représentent la majeure partie des usagers du réseau intra-provincial, que le critère «prêt, apte et disposé» soit proposé en 1988 et qu'il soit adopté.

**Le sénateur Stewart:** Oui, je comprends. Comme vous le savez, monsieur le président, la plupart des expéditeurs nous ont dit essentiellement la même chose. Ils ont fait valoir, en particulier les exportateurs de marchandises, qu'ils doivent faire face à une forte concurrence sur le marché international et qu'ils doivent se prévaloir des services de transport les plus abordables et efficaces qu'ils puissent trouver. Je crois que la Coalition of Concerned Shippers nous dit la même chose, n'est-ce pas?

**M. Johnston:** Oui, nous voulons réduire le coût de transport. À nouveau, monsieur le sénateur, cela ne signifie pas nécessairement des prix réduits dans tous les cas.

**Le sénateur Stewart:** Oui, je comprends. Pour ce qui est de Inco Limited, quels sont les itinéraires des principaux chargements? Je suppose que la plupart proviennent de Sudbury. Quelles sont les destinations régulières des cargaisons importantes?

**M. Johnston:** Les exportations comptent pour 75 p. 100 des marchés de Inco Limited. Le marché du cuivre est partagé également entre les exportations et le marché canadien. Le nickel est principalement exporté à trois endroits dans le monde: les États-Unis, l'Europe et . . .

**Le sénateur Stewart:** Où exactement aux États-Unis?

**M. Johnston:** Dans les secteurs de production de l'acier qui se trouvent au centre des États-Unis et aussi dans l'est et dans



[Text]

Our European market is totally European because we have an acceptable product. We have subsidiaries in the European economic area. The rest is into the Pacific area.

**Senator Stewart:** In the case of the shipment into Europe, through what port do you ship?

**Mr. Johnston:** Out of here? Montreal, Quebec and Halifax.

**Senator Stewart:** You do not use American ports, let us say, in the winter.

**Mr. Johnston:** No.

**Senator Stewart:** Is that right? What do you do, stockpile it?

**Mr. Johnston:** No, we are using carriers that serve our Atlantic ports on a 12-month basis.

**Senator Stewart:** I see; through Halifax.

**Mr. Johnston:** Yes.

**Senator Stewart:** Also through Vancouver for—

**Mr. Johnston:** A minimal amount goes through Vancouver.

**Senator Stewart:** For the Pacific?

**Mr. Johnston:** Yes.

**Senator Stewart:** I see. So shipping into the American market is done almost entirely by rail.

**Mr. Johnston:** Rail and truck.

**Senator Stewart:** You do use trucks.

**Mr. Johnston:** Yes.

**Senator Stewart:** How would it divide?

**Mr. Johnston:** It would be about 50:50.

**Senator Stewart:** How will this legislation help you, insofar as that portion of your metals shipped by truck is concerned?

**Mr. Johnston:** Into the United States?

**Senator Stewart:** Yes.

**Mr. Johnston:** Well, part of the problem right now is getting carriers to haul for us. We have to go through a very long provincial process to get a recognized carrier, which is part of the reason we wanted to make amendments to the PCV Act in Ontario.

**Senator Stewart:** But presumably you now have your carrier in place and you have a contract. How is this legislation going to improve your situation?

**Mr. Johnston:** On trucking?

**Senator Stewart:** Yes.

**Mr. Johnston:** You do not want an answer on rail, is that correct?

**Senator Stewart:** No, I am interested in trucking first.

[Traduction]

certaines parties du sud. Notre marché européen est totalement européen, parce que nous avons un produit acceptable. Nous comptons des filiales dans la région économique européenne, le reste se trouvant dans la région du Pacifique.

**Le sénateur Stewart:** Pour vos expéditions à destination de l'Europe, quel port utilisez-vous?

**M. Johnston:** En partance du Canada? Montréal, Québec et Halifax.

**Le sénateur Stewart:** Vous n'utilisez pas les ports américains, disons durant l'hiver.

**M. Johnston:** Non.

**Le sénateur Stewart:** C'est vrai? Que faites-vous, en constituez-vous des stocks?

**M. Johnston:** Non, nous faisons appel à des transporteurs qui desservent les ports atlantiques à longueur d'année.

**Le sénateur Stewart:** Je vois; vous utilisez le port d'Halifax.

**M. Johnston:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Aussi celui de Vancouver pour . . .

**M. Johnston:** Une partie minimale passe par Vancouver.

**Le sénateur Stewart:** À destination du Pacifique?

**M. Johnston:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Je vois. Ainsi l'expédition à destination du marché américain se fait entièrement par rail.

**M. Johnston:** Par rail et par camion.

**Le sénateur Stewart:** Vous utilisez effectivement des camions.

**M. Johnston:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Dans quelle proportion?

**M. Johnston:** Je dirais 50:50.

**Le sénateur Stewart:** De quelle façon cette loi vous aidera-t-elle, en ce qui concerne la portion de vos métaux expédiée par camion?

**M. Johnston:** Vers les États-Unis?

**Le sénateur Stewart:** Oui.

**M. Johnston:** Eh bien, une partie du problème à l'heure actuelle est de trouver des transporteurs. Nous devons passer par un très long processus provincial pour obtenir un transporteur reconnu, ce qui explique en partie pourquoi nous voulions modifier la Loi sur les véhicules commerciaux publics en Ontario.

**Le sénateur Stewart:** Mais je présume que vous avez désormais votre transporteur avec qui vous avez conclu un contrat. De quelle façon la loi améliorera-t-elle votre situation?

**M. Johnston:** En ce qui concerne le camionnage?

**Le sénateur Stewart:** Oui.

**M. Johnston:** Si je comprends bien, le mode ferroviaire ne vous intéresse pas?

**Le sénateur Stewart:** Non. Je m'intéresse d'abord au secteur du camionnage.

[Text]

**Mr. Johnston:** We will have dedicated carriers of our choosing. We will be dealing with people who know us or want to know us. We will not be dealing necessarily with multi-commodored carriers. We can do that, but we also like what we commonly call a house carrier. In Ontario it is called a D-carrier. We like D-carriers.

**Senator Stewart:** Do you not have D-carriers right now?

**Mr. Johnston:** We have locally, yes, but we do not have them for international shipments.

**Senator Stewart:** This legislation will allow you to have that.

**Mr. Johnston:** This will allow us to have people who want to do business with us on an ongoing basis, on an intimate basis, if you must.

**Senator Stewart:** What kind of trailers are used? I am concerned with the haul-back. Do you have to have a trailer here that is designed specifically for your product, or are the trailers of a kind that could be used to haul something else, let us say back as far as Toronto on the return trip?

**Mr. Johnston:** Yes, there are dedicated types of equipment in the mining industry, but the equipment manufacturers are getting much more conscious of what the requirements are out in the marketplace and they are making multi-use trailers now, much more than they used to.

We are rather unique in that if you are hauling heavy ores you are going to have a piece of heavy equipment that is not necessarily suitable for carrying back flour and things like that.

**Senator Stewart:** Yes, exactly.

**Mr. Toporowski:** One thing I might add is that where there is competition there is innovation. Where there is innovation, you get some very interesting things. For example, in the forest industry a few years back we had a trucker come in with trailers that are capable of hauling forest products in one direction and feed grain in the other direction. That is a function of competition—it stimulates innovation.

**Senator Stewart:** By the way, was that trucker a Canadian or an American?

**Mr. Toporowski:** He was a Canadian.

**Senator Stewart:** Well, that is good.

**Mr. Toporowski:** He was a new entry in the field.

**Mr. Johnston:** Also, he probably knew who he was dealing with; he knew the business of the company and wanted to work for him.

**Senator Stewart:** Let me then ask similar questions, to the extent they are relevant, about MacMillan Bloedel Ltd. You moved most of your product either by rail or by ship. Is that correct?

[Traduction]

**M. Johnston:** Nous aurons des transporteurs attirés de notre choix. Nous ferons affaires avec des gens qui nous connaissent ou qui veulent nous connaître. Nous ne traiterons pas nécessairement avec des transporteurs qui comptent de nombreux clients. Nous pouvons faire cela, mais nous aimons aussi ce que nous appelons un transporteur maison. En Ontario cela s'appelle un transporteur-A. Nous aimons bien.

**Le sénateur Stewart:** À l'heure actuelle avez-vous des transporteurs-A?

**M. Johnston:** Si, au niveau local, mais non pour les expéditions internationales.

**Le sénateur Stewart:** Cette loi vous permettra d'en avoir?

**M. Johnston:** Elle nous donnera accès à des gens qui veulent faire affaires avec nous de façon permanente, sur une base intime, si vous voulez.

**Le sénateur Stewart:** Quel type de remorques sont utilisées? Je pense au trajet de retour. Avez-vous une remorque ici qui est conçue spécifiquement pour votre produit, ou bien les remorques sont-elles du type qui pourrait être utilisé pour transporter un autre produit, disons jusqu'à Toronto au retour?

**M. Johnston:** Oui, il existe des types de véhicules spécialement conçus pour un produit donné dans l'industrie minière, mais les manufacturiers deviennent beaucoup plus conscients des besoins du marché, et fabriquent des remorques à usages multiples aujourd'hui, beaucoup plus que par le passé.

Notre cas est assez unique, dans le sens que pour transporter des minerais lourds on utilise de l'équipement lourd, qui ne sera pas nécessairement convenable pour rapporter de la farine et des produits de ce genre.

**Le sénateur Stewart:** Oui, c'est juste.

**M. Toporowski:** J'ajouterais que là où il y a de la concurrence, il y a innovation, et là il y a innovation, il y a des choses très intéressantes qui se passent. Par exemple, dans l'industrie forestière il y a quelques années, un camionneur s'est présenté avec des remorques pouvant transporter des produits forestiers dans une direction, et rapporter des grains de provende dans l'autre. Voilà un résultat de la concurrence—cela stimule l'innovation.

**Le sénateur Stewart:** Au fait, s'agissait-il d'un Canadien ou d'un Américain?

**M. Toporowski:** D'un Canadien.

**Le sénateur Stewart:** Tant mieux.

**M. Toporowski:** Il s'agissait d'un nouveau venu dans ce domaine.

**M. Johnston:** Il savait probablement avec qui il faisait affaires. Il connaissait les affaires de la compagnie et cherchait sa clientèle.

**Le sénateur Stewart:** Qu'il me soit permis de demander des questions semblables, dans la mesure où elles sont pertinentes, au sujet de MacMillan Bloedel Ltd. Vous avez acheminé la plus grande partie de vos produits soit par rail, soit par voie d'eau. Cela est-il juste?



[Text]

**Mr. Toporowski:** That is principally correct. We move a fair amount by truck, but certainly not in the same volumes as we move by water or by rail.

**Senator Stewart:** How will this legislation help you insofar as rail is concerned? Did you say Cominco?

**Mr. Toporowski:** No, MacMillan Bloedel.

**Senator Stewart:** All right. Where are your major shipments originating?

**Mr. Toporowski:** We have a number of mills in British Columbia, principally coastal British Columbia.

**Senator Stewart:** Do you haul the lumber, or whatever form the product takes, to, let us say, Vancouver, by water and then put it on a rail or truck carrier?

**Mr. Toporowski:** For example, on our Vancouver Island sawmills, we use railcar barges. Where the product is loaded in the railcars at the mill, it is transferred from Vancouver Island to Vancouver on a railcar barge.

**Senator Stewart:** You are using principally CP out there, is that right?

**Mr. Toporowski:** It is a combination of carriers. In some instances, we use CP and we use their railcar barges. We have our own railcar barge, which gives us access to several other carriers. In some instances, we are captive to certain railroads like CP; hence our need for things like competitive line rates.

**Senator Stewart:** You anticipate my question, which was: how do you anticipate that this legislation will help you? You say competitive line rates will be good.

**Mr. Toporowski:** Actually, you know, we talk about a package here. Confidential contracts will be very good. Confidential contracts will be good in the sense that right now, there is a rate published for a broad geographic area. In the instance I am talking about, let us say, British Columbia, the same rate applies to all shippers moving to a particular destination. What happens is that the rate tends to be set at the level of the lowest common denominator.

With confidential contracts, the ability exists to sit down with the railway and say, let us design ourselves a package that benefits both of us, and if I wanted to take one example where we do have direct access to U.S. rail lines, we have actually entered into some confidential contracts in the United States.

One instance of that is newsprint to the southwestern United States. Prior to deregulation in the United States, we delivered product to about 50 different customers at 50 different destinations. We got together with the railways and we wrote a confidential contract, which, from our point of view, gave us some fairly reasonable costs savings.

From the railway's point of view, it also achieved very substantial costs savings. Where we were serving 50 different des-

[Traduction]

**M. Toporowski:** C'est essentiellement juste. Nous faisons transporter une bonne partie de nos produits par camion, mais certainement pas autant que par bateau ou par rail.

**Le sénateur Stewart:** De quelle façon cette loi vous aidera-t-elle en ce qui concerne le secteur ferroviaire? Avez-vous dit Cominco?

**M. Toporowski:** Non, MacMillan Bloedel.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. D'où proviennent vos principaux chargements?

**M. Toporowski:** Nous avons un certain nombre de moulins en Colombie-Britannique, principalement sur la côte.

**Le sénateur Stewart:** Transportez-vous le bois d'œuvre, ou quelque autre forme que prend le produit, disons à destination de Vancouver, par voie d'eau et ensuite par rail ou par camion?

**M. Toporowski:** Par exemple, dans le cas de nos scieries de l'île de Vancouver, nous utilisons des traversiers-rails. Le produit est chargé sur les wagons à la scierie, et transféré de l'île de Vancouver à Vancouver sur un traversier-rail.

**Le sénateur Stewart:** Vous avez essentiellement recours à CP là-bas. Est-ce juste?

**M. Toporowski:** Par exemple, dans le cas de nos scieries de l'île de Vancouver, nous utilisons des traversiers-rails. Le produit est chargé sur les wagons à la scierie, et transféré de l'île de Vancouver à Vancouver sur un traversier-rail, ce qui nous donne accès à plusieurs autres transporteurs. Dans d'autres cas, nous sommes captifs de certains chemins de fer comme le CP; c'est pourquoi nous avons besoin de choses comme les prix de ligne concurrentiels.

**Le sénateur Stewart:** Vous anticipez ma question qui était la suivante: comment prévoyez-vous que cette loi vous aidera? Vous avez dit que les prix de ligne concurrentiels seraient une bonne chose.

**M. Toporowski:** En réalité, vous savez, il s'agit d'un ensemble de choses, les contrats confidentiels seront aussi très bons, dans le sens qu'à l'heure actuelle, il existe un prix visant une grande région géographique. Dans le cas dont je parle, disons, en Colombie-Britannique, le même prix s'applique à tous les transporteurs qui assurent le transport vers une destination particulière. Ce qui se produit, c'est que le prix tend à être établi au plus bas dénominateur commun.

Dans le cas des contrats confidentiels, il est possible de rencontrer les représentants du chemin de fer et de s'entendre sur un programme qui nous avantage tous les deux, et pour citer un exemple où nous avons un accès direct aux lignes ferroviaires américaines, nous avons, de fait, conclu certains contrats confidentiels avec les États-Unis.

Le papier journal acheminé dans le sud-ouest des États-Unis illustre bien cela. Avant la déréglementation dans ce pays, nous assurions la livraison de produits à environ 50 clients différents, vers 50 destinations différentes. Nous avons rencontré les représentants des chemins de fer et rédigé un contrat confidentiel qui, à notre point de vue, nous permettait de réaliser des économies très raisonnables.

Les chemins de fer ont aussi réalisé des économies considérables. Là où nous desservions 50 destinations différentes, à

[Text]

tinations, because of the cycle on the cars, it was taking approximately 40 days to get a car from the mill to the customer and that car to go back to the mill.

Part of the confidential contract was instead of serving 50 different destinations, we will serve three warehouses in three different locations and we will truck from that point.

Through that means, they were able to cut the car cycle to somewhat less than 20 days; in other words, a literal 50% or better than a 50% improvement in their equipment utilization. That is the type of thing where a confidential contract can be a win-win situation.

The obverse of that, however, is a confidential contract where we had competitive alternatives. If our alternative is only one railway, that railway has a terrific amount of economic power and this is where we really, really worry and this is where we see the real need for these competitive line rates.

**Senator Stewart:** Yes, I understand. Mr. Chairman, I should have asked Mr. Johnston about the shipping by rail by Inco, and I wonder if we could go back. Perhaps he remembers my line of questioning, so I will not have to repeat it. How is this legislation likely to help Inco insofar as shipments by rail are concerned?

**Mr. Johnston:** It will help us substantially, Senator, particularly in Manitoba. Thompson, Manitoba, as everybody knows, is not only remote, it is captive to the one rail and while it may be not captive to transportation, it is very difficult to entice truckers into northern Manitoba because there is not much to take them there. It will help us substantially there.

**Senator Stewart:** By reason of competitive line rates.

**Mr. Johnston:** Yes. Access, yes; competitive line rates. That will be a substantial help there to us. It will help us in the access to the customer refinery at Fort Saskatchewan, Alberta from the eastern part of the country, where we are presently captive to the single line to CNR.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, thank you very much.

**The Chairman:** Thank you. Senator Muir.

**Senator Muir:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Johnston, I am sorry you do not have Mr. Dickson with you today, but I am sure you gentlemen will look after your end of it. I would have liked to have seen him here. I regret that he is not here.

At the conclusion of your opening comments you said that you were in favour of immediate passage of this bill without amendments. During these hearings on Bill C-18, we have been told that the bill could have the effect of drying up rail service to, shall we say, small and remote shippers, and that only the large and near shippers would survive. Your coalition

[Traduction]

cause du cycle de rotation des wagons, cela prenait environ 40 jours avant qu'un wagon puisse effectuer le parcours de la scierie au client et que ce même wagon revienne à la scierie.

Le contrat confidentiel consistait, entre autres, à ce que nous ne desservions plus 50 destinations différentes, mais trois entrepôts dans trois endroits différents à partir desquels nous assurerions un service de camionnage.

Grâce à ce moyen, ils ont pu ramener la durée de rotation d'un wagon à moins de 20 jours; autrement dit, augmenter littéralement l'utilisation de leur matériel de 50 p. 100 ou plus. C'est le genre de situation où un contrat confidentiel peut être avantageux pour les deux parties.

Cependant, le revers de la médaille est d'avoir un contrat confidentiel alors que nous disposions d'autres possibilités offertes par la concurrence. S'il n'y a qu'une seule société de chemin de fer, celle-ci dispose d'un énorme pouvoir économique et c'est pourquoi nous sommes vraiment très inquiets et nous estimons que ces prix de ligne concurrentiels sont vraiment nécessaires.

**Le sénateur Stewart:** Oui, je comprends. Monsieur le président, j'aurais dû parler à monsieur Johnston des expéditions par chemin de fer d'Inco, et je me demande si nous pourrions y revenir. Il se rappelle sans doute ma question et je n'aurai pas besoin de la répéter. Comment ce projet de loi peut-il aider Inco en ce qui concerne les expéditions par chemin de fer?

**M. Johnston:** Il nous aidera considérablement, Monsieur, particulièrement au Manitoba. La ville de Thompson, au Manitoba, comme chacun sait, se trouve non seulement dans une région isolée, mais est captive de l'unique société de chemin de fer et bien qu'elle ne soit pas captive des transports, il est très difficile d'attirer des sociétés de camionnage dans le nord du Manitoba parce qu'il n'y a pas grand-chose qui puisse les intéresser. Ce projet de loi va nous aider considérablement dans cette région.

**Le sénateur Stewart:** À cause des prix de ligne concurrentiels.

**M. Johnston:** Oui. Grâce à l'accès à des prix de ligne concurrentiels. Cela va représenter une aide considérable pour nous. Cela va nous aider à accéder de l'Est à la raffinerie cliente de Fort Saskatchewan, en Alberta, où nous sommes actuellement captifs de la ligne unique du CN.

**Le sénateur Stewart:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, sénateur Muir.

**Le sénateur Muir:** Merci, monsieur le président.

M. Johnston, je regrette que vous ne soyez pas accompagné aujourd'hui par M. Dickson, mais je suis certain, messieurs, que vous saurez défendre vos intérêts. J'aurais aimé le voir ici. Je regrette qu'il soit absent.

En conclusion de vos remarques préliminaires, vous avez déclaré être en faveur d'une adoption immédiate de ce projet de loi sans y apporter d'amendement. Pendant les audiences sur le projet de loi C-18, on nous a dit qu'il pouvait avoir pour conséquence de supprimer les services ferroviaires à, dirons-nous, de petits expéditeurs isolés, et que seuls survivraient les



[Text]

includes in its membership shippers of all descriptions, I am sure—small, large, near, remote.

I would be interested in getting your view and your assessment of the effects of Bill C-18 compared to the provisions of the National Transportation Act of 1967 on the small and remote shippers. If this bill does not pass, what protections are there under the current legislation for small and remote shippers?

**Mr. Johnston:** I am going to ask Mr. Toporowski to answer this. You mentioned Craig Dickson. If there is anything pertinent to the Atlantic provinces or questions directed to us that Mr. Dickson should be answering, we will certainly note them and get the answers for you.

**The Chairman:** Thank you.

**Senator Muir:** In response to your comments, all I wanted to say was that I would have liked to have seen him here. He is a pretty able, fine gentleman. Give him my best regards.

**Mr. Johnston:** We will do that, sir.

**Mr. Toporowski:** I will take a try at answering that, and maybe Ken can fill in any holes I leave.

I would like to answer it in two parts. First, who is a small shipper? I will use MacMillan Bloedel as an example. We are the largest forest products company in British Columbia. We are located in coastal British Columbia; hence, about 50% of our product goes overseas by water. That would be opposed to some other mills located in the interior of British Columbia where 90% of their products may be sold within the North American marketplace.

If you compare our shipments in the North American marketplace to those of some significantly smaller companies, many of those companies are as large a shipper in the North American marketplace as MacMillan Bloedel, even though MacMillan Bloedel is a significantly larger company. If you even look at some of those companies shipping within the North American marketplace, they are covering the whole marketplace. They are covering all of North America with their shipments.

If you take any one destination, they may be a very small shipper to that particular destination. If you took a very, very small company, which wanted to concentrate its sales in a particular area, they could be larger than their sales in that area and their ability to negotiate for transportation could thus be as large of that of the largest company in the industry. No difficulty.

The question of small-large is not just a straightforward statement of one's being bigger than another. It depends on how you split the market. Where am I selling? How do I divide my transportation and everything else? I would just like you to keep that point in mind.

The other thing you were asking about is what happens if this legislation is not passed. Right now the position of the small shipper is very, very difficult. The only appeals provisions are section 278 of the current act which is essentially

[Traduction]

gros expéditeurs proches. Votre coalition comprend parmi ses membres des expéditeurs de toutes sortes, j'en suis certain—des petits, des gros, des proches et des isolés.

J'aimerais avoir votre avis sur les conséquences qu'aura le projet de loi C-18 sur les petits expéditeurs isolés si on le compare aux dispositions de la Loi nationale sur les transports de 1967. Si ce projet de loi n'est pas adopté, de quelle protection jouissent les petits expéditeurs isolés aux termes de la loi actuelle?

**M. Johnston:** Je vais demander à M. Toporowski de répondre. Vous avez parlé de Craig Dickson. S'il y a quoique ce soit qui concerne les provinces de l'Atlantique ou des questions qui nous sont posées auxquelles M. Dickson devrait répondre, nous ne marquerons pas d'en prendre note et nous vous communiquerons les réponses.

**Le président:** Merci.

**Le sénateur Muir:** En réponse à vos remarques, je voudrais simplement dire que j'aurais aimé qu'il soit présent. C'est un homme bien et capable. Faites-lui mes amitiés.

**M. Johnston:** Nous n'y manquerons pas, monsieur.

**M. Toporowski:** Je vais essayer de répondre, et Ken pourra sans doute combler mes lacunes.

Je voudrais répondre en deux temps. Premièrement, qu'est-ce qu'un petit expéditeur? Je citerai en exemple MacMillan Bloedel. Nous sommes la plus grosse société de produits forestiers de la Colombie-Britannique. Nous nous trouvons sur la côte; par conséquent, environ 50 p. 100 de nos produits sont expédiés outre-mer par voie d'eau. Ce serait le contraire pour certaines autres scieries qui se trouvent à l'intérieur des terres dont 90 p. 100 des produits peuvent être vendus sur le marché nord-américain.

Si on compare nos expéditions sur le marché nord-américain avec celles de certaines sociétés sensiblement plus petites, un grand nombre d'entre elles font autant d'expéditions sur le marché nord-américain que la société MacMillan Bloedel, même si celle-ci est considérablement plus grosse. Si on songe à certaines de ces sociétés qui expédient sur le marché nord-américain, on constate qu'elles le couvrent entièrement.

Prenez une destination quelconque, il peut y avoir un très petit expéditeur pour cette destination déterminée. Si on considère une toute petite société, qui voudrait concentrer ses ventes dans un secteur déterminé, elle pourrait avoir les plus grosses ventes dans ce secteur et sa capacité de négocier les frais de transport pourrait ainsi être aussi grande que celle de la plus grosse société de cette industrie, et cela sans difficulté.

La notion de grandeur ne se limite pas simplement à déclarer qu'une chose est plus grande qu'une autre. Cela dépend de la manière dont on partage le marché. Où l'on vend? Comment on répartit ses transports et tout le reste? Je voudrais juste que vous en teniez compte.

Votre autre question portait sur ce qui arriverait si ce projet de loi n'était pas adopté. Actuellement, le petit expéditeur se trouve dans une situation extrêmement difficile. Il n'y a que l'article 278 de la loi actuelle qui contienne des dispositions

[Text]

unworkable. I think in all the time that the 1967 act has been in place there has never been a successful appeal under section 278.

The other one is section 23 of the current act, which requires that you first prove that there is a public interest issue involved. When you talk about the ability of a small shipper to deal with things under section 23, I can tell you there is an association of western pulp producers that have been trying to process a case for nine years. We spent \$320,000 in legal fees and finally dropped the case. It is just impossible under section 23.

Under the new act, there are quite a few provisions for small shippers. They have final-offer arbitration, which should result in a resolution in 30 to 90 days. They have access to expanded interswitching, which is going to put a lot of them into a more competitive situation. They have competitive line rates, which is one of the main reasons our coalition was formed. These competitive line rates are most important to small, remote shippers. They have third-party appeals on confidential contracts. There are a lot of provisions in there for small shippers.

**Senator Muir:** It would seem to me that you have more than answered my question. I did not realize that things were so difficult previously.

**Mr. Toporowski:** The one saving grace to the small shipper in the past has been the tendency of the railroads to use what you could call zone rates. In other words, British Columbia becomes a rate zone, and when they are selling to a common destination, they all pay the same freight rate.

This legislation says we are moving away from that toward confidential contracts. As soon as you give confidential contracts, that gives the railways the ability to discriminate one shipper against the other.

Unless there is some provision to protect the small captive shipper, you can have real difficulty. Where the railways have to compete, they will compete; where they do not have to compete, they will make up for it. They will extract every last bit of what the traffic will bear. So the competitive line rates give shippers at least some competitive alternatives.

**Senator Muir:** I know of a person who had a gear wheel shipped from Guelph. It cost more to ship that little gear wheel from Guelph than it would have cost to ship a refrigerator. How do they arrive at these things?

**Mr. Toporowski:** That is what is known as charging what the traffic will bear, and the railways are masters at it.

**Senator Le Moyne:** Grave concerns have been expressed regarding the future of our railways. I would like to know how you react to such concerns.

[Traduction]

pour interjeter appel et il est fondamentalement impraticable. Depuis que la loi de 1967 est en place, il n'y a jamais eu, à ma connaissance, d'appel couronné de succès aux termes de l'article 278.

L'article 23 de la loi actuelle offre un autre moyen, mais il faut prouver d'abord qu'il s'agit d'une question d'intérêt public. Lorsqu'on se demande comment un petit expéditeur s'accommode de l'article 23, je peux vous dire qu'il y a une association de producteurs de pâtes à papier de l'Ouest qui a été en procès pendant 9 ans. Nous avons dépensé 320 000 \$ en honoraires d'avocat et nous avons finalement renoncé au procès. C'est tout simplement impossible aux termes de l'article 23.

La nouvelle loi contient plusieurs clauses concernant les petits expéditeurs. Ils ont l'arbitrage des propositions finales, ce qui devrait permettre de trouver une solution dans les 30 à 90 jours. Ils ont accès à davantage d'interconnexions, ce qui va rendre plus concurrentiel un grand nombre d'entre eux. Ils ont des prix de lignes concurrentiels, ce qui est l'une des principales raisons pour laquelle nous avons formé notre coalition. Ces prix de ligne concurrentiels sont très importants pour les petits expéditeurs isolés. Une tierce personne peut interjeter appel des contrats confidentiels. La loi contient un grand nombre de clauses pour les petits expéditeurs.

**Le sénateur Muir:** Il me semble que vous avez amplement répondu à ma question. Je ne me rendais pas compte que la situation était aussi difficile auparavant.

**M. Toporowski:** La seule planche de salut pour le petit expéditeur dans le passé a été la tendance des sociétés de chemin de fer à utiliser ce qu'on appellerait une tarification par zone. Autrement dit, la Colombie-Britannique devient une zone de tarification, et lorsque les expéditeurs vendent à une même destination, ils paient tous le même tarif pour le transport des marchandises.

Le projet de loi supprime cela et le remplace par les contrats confidentiels. Dès qu'on donne des contrats confidentiels, les sociétés de chemin de fer ont la possibilité d'établir une discrimination entre les expéditeurs.

À moins qu'il existe des dispositions pour protéger le petit expéditeur captif, il peut se poser de graves problèmes. Lorsque les sociétés de chemin de fer doivent se faire de la concurrence, elles s'en font, sinon, elles en profitent. Elles tireront le maximum de profit du trafic. Aussi les prix de ligne concurrentiels donneront au moins aux expéditeurs le choix de la concurrence.

**Le sénateur Muir:** Je connais une personne qui s'est fait expédier un pignon du Guelph. Ce petit pignon a coûté plus cher pour venir de Guelph que l'expédition d'un réfrigérateur. Comment de telles choses peuvent-elles se produire?

**M. Toporowski:** C'est ce qu'on appelle tirer le maximum de profit du trafic, et les sociétés de chemin de fer sont expertes dans cet art.

**Le sénateur Le Moyne:** On a exprimé de graves inquiétudes au sujet de l'avenir de nos sociétés ferroviaires. Je voudrais savoir ce que vous pensez de ces inquiétudes.



[Text]

**Mr. Toporowski:** We keep hearing these statements about the future of our railways, and the railways are doing a very good job of painting doom and gloom. I would mention that the investment industry does not seem to have the same view of the railways.

I would also mention that there were a number of studies done associated with Bill C-18 that I think show very clearly that the railways are full of bunk in terms of their estimates of their potential losses under Bill C-18.

It might be worthwhile to take a quick look at one page in our brief; it is in appendix 5.

As I mention, there were some studies done by Peat Marwick and Partners, a transportation consulting firm called Travacon, and a consulting firm called Trade and Transportation. They estimated what would be the potential losses to the railways of Bill C-18.

We have graphed their potential losses as a percentage of total CN and CP revenue. It is rather interesting. If I just take just the averages, Peat Marwick says the potential losses from Bill C-18 to the railways is 0.69% of their total revenues; Travacon says it is 0.62%; and Trade and Transportation says it is 0.5%. The average is 0.6%.

These are very, very competent consulting firms who are doing an independent, unbiased study. They tell us it is less than a 1% impact on the railways, so when the railways come in with all this doom and gloom, we just do not believe them.

**Senator Le Moyne:** Do you believe the railways have any intention of abandoning some divisions such as Montreal to Ottawa to Thunder Bay, including the whole of the Ottawa Valley region? Is it linked to deregulation or is it another phenomenon, namely the disintegration of our railways?

**Mr. Toporowski:** I think a lot of railway abandonment is related to a lot of things other than deregulation. I believe CN cited some statistics saying that 90% of their trackage carries about 10% of their traffic. There are some very lightly used branch lines. It is inevitable that they go, whether or not deregulation takes place.

**Senator Le Moyne:** Yes, but can we consider Montreal-Ottawa-Thunder Bay and all that as a branch line?

**Mr. Johnston:** Senator Le Moyne, I think, in all fairness to Mr. Toporowski and myself, while we think we know a lot—and we may know a lot about our own companies—we really do not have access to the CN and CP business plans. We do not know what they are going to do to manage their business affairs now or in the future. If it were yesterday we might read about it in *The Globe and Mail*. We have to leave it to the CN and CP and the other railways of Canada to manage their business plans and they should be good business plans.

[Traduction]

**M. Toporowski:** Nous entendons constamment parler de ces inquiétudes à propos de l'avenir de nos sociétés ferroviaires, et celles-ci s'emploient à noircir le tableau. Je rappellerai que l'industrie des investissements ne semble pas avoir la même opinion.

Je mentionnerai également que plusieurs études ont été faites à propos du projet de loi C-18 qui, à mon avis, montrent très clairement que les sociétés de chemin de fer racontent des balivernes en ce qui concerne les pertes qu'elles prévoient d'essuyer à cause du projet de loi C-18.

Cela vaudrait peut-être la peine de jeter un coup d'œil à une page de notre dossier; elle se trouve à l'annexe 5.

Comme je l'ai dit, des études ont été menées par Peat Marwick and Partners, une firme de conseils en transport appelée Travacon et une autre firme de conseils du nom de Trade and Transportation. Toutes trois ont estimé que le projet de loi C-18 causerait des pertes potentielles pour les chemins de fer.

Nous avons utilisé des graphiques pour représenter les pertes potentielles du CN et du CP en fonction des revenus totaux de ces compagnies. Les résultats obtenus sont plutôt intéressants. Si je ne prends que les moyennes, je me rends compte que Peat Marwick estime que les compagnies de chemin de fer subiront des pertes équivalant à 0,69 p. 100 de leurs revenus totaux, Travacon évalue ces pertes à 0,62 p. 100 et Trade and Transportation, à 0,5 p. 100; j'obtiens en bout de compte une moyenne de 0,6 p. 100.

Les firmes en cause sont très très compétentes et mènent une étude indépendante et impartiale. Elles nous affirment que l'incidence sera inférieure à 1 p. 100 pour les compagnies de chemin de fer, alors lorsque celles-ci nous aborderont en faisant un drame de toute l'histoire, nous ne les croirons pas.

**Le sénateur Le Moyne:** Croyez-vous que les compagnies de chemin de fer ont l'intention d'abandonner certaines liaisons comme celle de Montréal-Ottawa-Thunder Bay, y compris toute la région de la vallée de l'Outaouais? Est-ce lié à la déréglementation ou est-ce un autre phénomène, nommément la désintégration de nos chemins de fer?

**M. Toporowski:** Je crois que dans de nombreux cas, l'abandon d'une liaison relève de motifs autres que la déréglementation. Je crois que le CN a cité certaines statistiques selon lesquelles 90 p. 100 de son réseau sert à environ 10 p. 100 de tout son trafic. Certains de ses embranchements sont très peu utilisés. Il est donc inévitable que ceux-ci soient abandonnés, que la déréglementation ait lieu ou non.

**Le sénateur Le Moyne:** Oui, mais pouvons-nous considérer la liaison Montréal-Ottawa-Thunder Bay et tout cela comme un embranchement?

**M. Johnston:** Monsieur Le Moyne, je crois, en toute justice pour M. Toporowski et pour moi-même, que bien que nous considérons en savoir beaucoup—et nous en savons beaucoup sur nos propres compagnies—nous n'avons pas réellement accès aux plans d'exploitation du CN et du CP. Nous ne savons pas ce qu'ils vont faire pour gérer leurs affaires commerciales au cours des prochains mois ni plus tard. Si leurs plans dataient d'hier, nous pourrions en lire le compte rendu dans le *Globe and Mail*. Nous devons laisser le CN et le CP et

[Text]

We also feel they should be supported in their suggestion that they have rights to manage. At the same time, I want to say to you that as a shipper we think very highly of the Canadian railways, and we think very highly of their management. We think they do have a business plan. We are not privy to it.

Such a business plan will include their continued viability, whatever it will be. They set their own terms, whether it is 5% return on investment or 10% return on investment. It is their responsibility. So we cannot speak specifically to whether the M & O is going to disappear or whether the CP between Toronto and Smiths Falls is going disappear.

We in the industry know that if we have a plant sitting in Timbuktu that is not producing anything or is not producing something economically and the people do not want it—and the best way to tell me they do not want the nickel company is to not to buy my products—I am certainly not going to keep it there.

So we feel there are sufficient safeguards in the act to cover such an eventuality when they make their business plan available to the people in Ottawa who are responsible for determining the speed and what branch lines and what facilities they can withdraw from.

**Senator Le Moyne:** As shippers, you are not too worried.

**Mr. Johnston:** As shippers we are concerned that we get our goods to market at the least cost because the transportation component for most exporters is a very high component.

**Senator Le Moyne:** I wish there will be no gaps in your shipping.

**The Chairman:** Senator Muir.

**Senator Muir:** I know I look very young, but I was in the House of Commons for 22 years, have been 8 years in the Senate, and have heard of railway abandonment almost since the first time I came on the Hill. Would you agree that all this talk about railway abandonment, the end of the railways and that they are all going to die . . . ? I think it was going on for some time, before there was *Freedom to Move*, deregulation or anything of that nature.

We do not want abandonments. We have to try to prevent the abandonment of any railway or anything that is going to help the public. In your years of experience, would you agree that this has been going on for some time for certain reasons? Perhaps they do not have the business. We have heard about the branch lines in the Prairies, but that did not just happen in the last year or two. Would you agree?

[Traduction]

les autres compagnies de chemin de fer gérer leurs plans d'exploitation qui devraient être de bons plans.

Nous sommes également d'avis que les compagnies de chemin de fer devraient être encouragées à gérer elles-mêmes leurs affaires comme elles le suggèrent. Je profite de l'occasion pour vous dire qu'en tant qu'expéditeur, nous tenons les chemins de fer canadiens et leurs dirigeants en très haute estime. Nous croyons que ces derniers ont bel et bien des plans d'exploitation mais nous ne les connaissons pas.

Dans leurs plans d'exploitation, les compagnies doivent faire état de leur viabilité continue, quelle qu'elle soit. Elles doivent établir leur propre situation, à savoir si les revenus des placements sont de 5 p. 100 ou de 10 p. 100. C'est là leur responsabilité. Aussi, nous ne pouvons pas dire précisément si la liaison Montréal-Ottawa va disparaître ou si le CP va interrompre sa liaison Toronto-Smiths Falls.

Nous, de l'industrie, savons que si nous avons une compagnie à Tombouctou qui ne produit rien ou qui n'est pas rentable et dont les gens ne veulent pas—et le meilleur moyen de nous dire que l'on ne veut pas de la compagnie de pacotille est de ne pas acheter nos produits—nous n'allons certainement pas laisser cet établissement ouvert.

Aussi nous sommes d'avis que la loi comporte suffisamment de garanties pour parer à une telle éventualité lorsque les dirigeants des compagnies ferroviaires présenteront leurs plans d'exploitation aux personnes en poste à Ottawa qui sont responsables du choix des embranchements et des installations pouvant être abandonnés et de la rapidité avec laquelle ils peuvent l'être.

**Le sénateur Le Moyne:** En tant qu'expéditeurs, vous n'êtes pas trop inquiets.

**M. Johnston:** En tant qu'expéditeurs, nous nous préoccupons d'acheminer nos produits sur le marché à moindre coût parce que les frais de transport représentent pour la majorité des expéditeurs une part très importante des dépenses.

**Le sénateur Le Moyne:** Je souhaite qu'il n'y ait aucun trou dans vos envois.

**Le président:** Monsieur le sénateur Muir.

**Le sénateur Muir:** Je sais que j'ai l'air très jeune, mais j'ai été à la Chambre des communes pendant 22 ans et je suis au Sénat depuis 8 ans et j'ai entendu parler d'abandon de liaisons ferroviaires la première fois que je suis venu sur la Colline, ou presque. Croyez-vous vous aussi à l'abandon de liaisons, à la fin des chemins de fer et à la mort de tout le système? Tout cela a eu cours pendant un certain temps, avant la publication de «Aller sans entraves», la déréglementation ou toute autre chose de cette nature.

Nous ne voulons aucun abandon de liaison. Nous devons tenter d'empêcher l'abandon de toute liaison ou de quoi que ce soit qui puisse aider le public. Avec toutes vos années d'expérience, conviendriez-vous que cela a cours depuis un certain temps pour certaines raisons? Peut-être qu'ils n'ont pas de plan d'exploitation. Nous avons entendu parler d'abandon d'embranchements dans les Prairies mais ces rumeurs ne datent pas seulement d'un an ou deux. En convenez-vous?



[Text]

**Mr. Johnston:** Senator Muir, I am not sure if you are waxing nostalgic about the railways, as I do many times. I have never drawn a dollar from any other source except transportation, having been born into the railway and having been around it for 40 years. That does not tell my age. I wonder what arguments people were advocating about horses and wagons to take the grain to market when the railways came upon the scene. We are talking about 150 years ago.

We continually have to look for new and modern methods to distribute our goods because nobody talks about pipelines or pneumatic transportation or anything like that today. The new technology is going to come. Anybody who rode over the clackety-clack of the railroad tracks, as we did for many years, and do not have that noise because it is all welded rail now . . .

I think I have to go back to what I said before. As business people, we cannot line up and support continuance of facilities that are not being used and are not economic. There are two ways of making them economic, by business or by reducing costs. I think the provisions are in place at present to examine those in the public interest. I did not like to see the steam engines go either.

**Senator Muir:** I could not care less about the steam engines; I like diesel. I think you are misunderstanding me or evading my question. I am not waxing nostalgic or philosophical or anything else. Do you feel everyone thinks railways are going to be abandoned since Don Mazankowski brought out his *Freedom to Move* bill? In your experience, was there any abandonment before that? I know you are a very young man. I cannot believe you spent 40 years working around that sort of thing.

**Mr. Johnston:** There has always been abandonment and there will continue to be abandonments. We do not know the rate. I think I said earlier that CN, CP and the other federally chartered railways in Canada have the business plan and they are the best people to ask about what they have to do to make their plan economic.

**Senator Muir:** We have to fight like hell to keep jobs with the railways. That is not your headache of course.

**Mr. Johnston:** My headache is to keep jobs in my industry.

**Senator Muir:** Do not argue with me; I am agreeing with you. I only wanted to make one point and I think I have made it.

**Mr. Toporowski:** Being commercial transportation users, when it comes down to it, the mode does not matter to us. Yes, there are other people who like the nostalgia of the railway station and whatever else.

[Traduction]

**M. Johnston:** Monsieur le sénateur Muir, je ne suis pas sûr si vous n'avez pas la nostalgie de la belle époque des chemins de fer, comme cela m'arrive souvent. Je n'ai jamais gagné un dollar d'une autre source que du transport, étant né dans le milieu de l'industrie ferroviaire et y œuvrant depuis 40 ans. Ceci ne révèle pas mon âge pour autant. Je me demande quels arguments les gens utilisaient au sujet des chevaux et des wagons comme mode de transport pour les céréales lorsque les chemins de fer ont fait leur apparition. Nous parlons d'une époque qui remonte à 150 ans.

Nous devons chercher constamment des méthodes nouvelles et modernes de distribution de nos produits parce que personne ne parle aujourd'hui de transport par pipeline, par pneumatique ou par quelque chose comme cela. La nouvelle technologie va s'en venir. Ainsi quiconque a circulé en train et entendu le clic-clac des roues sur la voie, comme cela a été notre cas pendant de nombreuses années, se réjouit de ne plus entendre ce bruit aujourd'hui parce que les rails ont été soudés . . .

Je crois qu'il me faut retourner à ce que j'ai dit auparavant. En tant que gens d'affaires, nous ne pouvons aligner et faire survivre des installations qui ne sont pas utilisées et qui ne sont pas économiques. Il y a deux façons de rendre celles-ci économiques, en augmentant le volume d'affaires ou en réduisant les coûts. Je crois que la situation actuelle commande un examen dans l'intérêt public. Je n'étais pas, moi non plus heureux de voir les locomotives à vapeur s'en aller.

**Le sénateur Muir:** Je me fous des locomotives à vapeur; j'aime le diésel. Je crois que vous interprétez mal mes paroles ou fuyez ma question. Je ne suis ni nostalgique, ni enclin aux considérations philosophiques, ni quoi que ce soit d'autre. Avez-vous l'impression que tout le monde pense que les chemins de fer vont être abandonnés depuis que Don Mazankowski a publié «Aller sans entraves»? Avez-vous eu connaissance d'un tel projet d'abandon avant cela? Je sais que vous êtes un homme très jeune. Je ne peux pas croire que vous vous êtes occupé de ce genre de choses pendant 40 ans.

**M. Johnston:** Il y a toujours eu des abandons de liaisons et il y en aura toujours mais nous ne savons pas à quel rythme ils se produiront cependant. Je crois avoir dit plus tôt que le CN, le CP et d'autres compagnies ferroviaires disposant d'une charte fédérale ont un plan d'exploitation et qu'ils sont les mieux placés pour dire ce qu'ils doivent faire pour rentabiliser leurs plans respectifs.

**Le sénateur Muir:** Nous devons nous démener comme des diables pour garder les emplois dans le secteur ferroviaire. Naturellement, ceci n'est pas votre problème.

**M. Johnston:** Mon problème, c'est de conserver des emplois dans mon industrie.

**Le sénateur Muir:** Ne vous disputez pas avec moi; je suis de votre avis. Je voulais seulement passer une remarque et c'est fait.

**M. Toporowski:** En tant qu'usagers du transport commercial, le mode utilisé ne nous importe pas. Oui, les gares de chemin de fer peuvent évoquer chez certaines personnes des souvenirs nostalgiques.

[Text]

We want the most cost-effective transportation, and if that means trucking to a railhead and then railing beyond that, fine, so be it. The thing we cannot afford is somebody's saying we should keep every rail line in this country going and expecting shippers to pay for it. That is going to have a severe impact on the competitiveness of Canadian industry, and right now Canadian industry has its back up against the wall. We have to be as competitive as we can be in every instance. I think this legislation we are looking at right here will immeasurably assist us in that.

**Senator Le Moynes:** Mr. Chairman, I was not speaking out of sentimentality, not at all. I was speaking of something that is there and I feel that it is not well used.

**The Chairman:** Senator Macdonald.

**Senator Macdonald:** Is it fair to say your position is that you believe the railway should pay for itself and if, for other reasons, government wants, say, a branch line to continue, that the difference between the railway revenue and the cost of operating that should be picked up by, say, a government subsidy or something like that?

**Mr. Johnston:** Senator, while it is not in our mandate to discuss that, I feel that your question deserves an answer. I do not think there are very many associations that do not understand and do not support situations where the facilities should be continued out of general revenues or out of the treasury and treated as if it is a user-pay line. The subsidy should probably go to the user and not to the carrier. It would be much more efficient that way. That is our experience.

**Mr. Toporowski:** I believe, Senator, you will find that there are provisions in Bill C-18 to do exactly that. Where there is an uneconomic line or service, they can apply for subsidies.

**Senator Macdonald:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Adams.

**Senator Adams:** We had a couple of witnesses this morning, mostly railroad workers, and most of them were against the bills. I think it always looks nice to anybody in private enterprise to see the rate going down because he is going to make more profit. I am concerned that a bill that is better for the company may hurt employees who may go on strike in the future.

**Mr. Johnston:** Senator, I am sorry. I think I lost your question near the end.

**Senator Adams:** Some of the union organizations are against those bills because there is nothing in them to say that they are going to get more money because the bill passes; the only thing they see in the bill is the reductions in the rates so that there will be better competition.

[Traduction]

Nous voulons que le réseau de transport soit le plus rentable possible et s'il faut pour cela expédier les marchandises par camion jusqu'à une tête de ligne et de là par chemin de fer, c'est ce que nous devons faire. Par contre, nous ne pouvons nous permettre de maintenir toutes les lignes de chemin de fer du pays aux frais des expéditeurs. Cela ne ferait que compromettre sérieusement la position concurrentielle de l'industrie canadienne qui se trouve déjà en difficulté. Nous devons demeurer aussi concurrentiels que possible en toutes circonstances et je crois que cette législation nous aidera grandement à atteindre cet objectif.

**Le sénateur Le Moynes:** Monsieur le président, mes remarques n'avaient rien de sentimental. Je parlais tout simplement d'installations qui existent et qui ne sont pas utilisées à bon escient.

**Le président:** Sénateur Macdonald.

**Le sénateur Macdonald:** Est-il juste de dire que, d'après vous, les chemins de fer devraient être financièrement autonomes et que si, pour une raison quelconque, le gouvernement voulait par exemple maintenir une ligne d'embranchement, ce serait à lui de subventionner d'une façon ou d'une autre la différence entre les recettes des chemins de fer et le coût d'exploitation de la ligne en question?

**M. Johnston:** Monsieur le sénateur, il n'est pas dans notre mandat de discuter de cela mais je pense que votre question mérite une réponse. Je suis sûr que la grande majorité des associations sont d'accord pour dire que les installations devraient dans certains cas être maintenues à même les recettes générales ou les deniers publics et traitées comme s'il s'agissait de lignes payantes. La subvention devrait probablement être accordée à l'usager et non pas au transporteur. D'après notre expérience, cette façon de faire serait bien plus efficace.

**M. Toporowski:** Je crois, Monsieur, que vous trouverez dans le projet de loi C-18 des dispositions qui portent précisément sur cela. Une demande de subvention peut être présentée dans le cas d'une ligne ou d'un service peu rentable.

**Le sénateur Macdonald:** Je vous remercie.

**Le président:** Sénateur Adams.

**Le sénateur Adams:** Nous avons entendu ce matin quelques témoins, la plupart des cheminots qui n'étaient pas en faveur des projets de loi. Le secteur privé est toujours ravi de voir baisser les tarifs car cela signifie de plus grands profits. Mais, ce qui me préoccupe, c'est qu'un projet de loi qui favorise la compagnie risque de nuire aux employés, lesquels pourraient alors décider de déclencher la grève.

**M. Johnston:** Monsieur, je suis désolé, je n'ai pas très bien compris votre question.

**Le sénateur Adams:** Certains syndicats s'opposent aux projets de loi du fait qu'ils ne garantissent aucun avantage financier pour les employés; les syndicats en question ne voient pas que des réductions des tarifs qui amélioreront la concurrence.



[Text]

My only concern is that it would in the future only hurt you guys in that more people would strike due to dissatisfaction with loss of jobs and reduced wages.

**Mr. Johnston:** Senator, we can assure you that we know those are concerns being expressed out there because we have been noticing the different unions with their adds in the paper and what have you. We have attempted to stay out of that issue directly, because we have seen the railway managements dealing with the issues themselves.

Safety and the loss of jobs, was it really the two things? Like the retail people ahead of us, we absolutely believe in safety and it is not just a motherhood statement, we practise it too. Good safety is not a money-losing business; it is essential with productivity. If Canada is making any advances in productivity, it is because it has been going hand in hand with safety. It reflects the attitude of the people.

Now, with regard to the loss of jobs, I think right across this nation you have seen movement in the types of jobs, and what jobs there are. Certainly movement in jobs in the railway industry will continue as in our producing industries. Our producing industries have made tremendous production improvements over the years, but we are barely keeping up with what they are doing in the rest of the world.

So I would think you will continue to see employment shifts rather than losses of jobs. I look at them as employment shifts rather than loss of jobs, because definitely in the mining industry the number of employed people is down. Part of it is due to our markets, we just do not have the markets we used to have. Where we used to have 95% of the nickel market at Inco, we only have about 30% of it now.

That is a fact of life, as other people come in and get to be good at new technology. So I think you are seeing safety improved and you are seeing shifts in employment. We do not see safety as having anything to do with this bill. It is a concern, but I have not seen a red light itself stop a truck or a train or anything like that. It takes the person who is running it or an attitude within the company that enforces safety.

**Mr. Toporowski:** I wonder if I could just pick up on Mr. Johnston's point there. I sat in on the first of the discussions this morning and was listening to the CBRTGW. I believe it was Michael Lynk who was talking about liking the status quo because it provided a guarantee of revenue to the railways so they could ensure employment to their workers. Now, that is a nice attitude, but I question who is doing the same thing in places like the forest industry. I just want to give you one example. Between 1980 and 1982 forest products prices dropped somewhere in the range of 30% to 40%. Our employment in that industry dropped from the 90,000s to the 70,000s.

[Traduction]

Je crains fort que cette situation ne risque à l'avenir de vous causer des ennuis car un plus grand nombre de personnes, réagissant à la perte d'emplois et aux réductions salariales, pourraient décider de faire la grève.

**M. Johnston:** Monsieur, je puis vous assurer que nous sommes au courant de cela, compte tenu des avis que divers syndicats ont fait paraître à ce sujet dans des journaux et autres publications. Nous avons essayé d'éviter toute intervention directe de notre part puisque les chemins de fer tentent eux-mêmes de régler ces problèmes.

La sécurité et la perte d'emplois, est-ce que ce sont vraiment les deux grands sujets de préoccupation? Comme c'est le cas pour les détaillants qui nous ont précédés, la sécurité nous intéresse au plus haut point, et je ne dis pas cela pour la forme car c'est aussi une philosophie que nous mettons en action. Les bonnes pratiques de sécurité ne font pas perdre de l'argent, elles sont essentielles à la productivité. Si le Canada fait des progrès côté productivité, c'est parce qu'on n'y néglige pas la sécurité. Cela reflète l'attitude du peuple.

En ce qui a trait à la perte d'emplois, je crois que nous avons pu constater partout au pays des changements dans les types d'emplois et le nombre de débouchés sur le marché du travail. Ces changements continueront évidemment de se manifester dans l'industrie des chemins de fer comme c'est le cas pour nos industries de production. D'importants progrès ont d'ailleurs été réalisés dans le domaine de la production au cours des années mais, malgré cela, c'est à peine si nous sommes en mesure de nous maintenir au niveau du reste du monde.

Je pense donc que nous continuerons à voir des permutations plutôt que des pertes d'emplois, comme l'illustre si bien la baisse du nombre d'employés dans l'industrie minière. Or, cette baisse tient en partie au fait que nos marchés ne sont tout simplement pas aussi vastes qu'ils l'étaient auparavant. En effet, la part du marché du nickel qui revient à Inco est passée de 95 p. 100 jusqu'à environ 30 p. 100.

C'est inévitablement ce qui produit au fur et à mesure que d'autres se spécialisent dans les nouvelles technologies, et c'est pourquoi on constate une amélioration de la sécurité et des permutations dans le domaine des emplois. La sécurité n'a rien à voir avec le projet de loi. Certes, c'est un sujet de préoccupation mais il ne faut pas perdre de vue que ce n'est pas le feu rouge qui fait freiner un camion ou une locomotive. La décision relève de la personne qui est aux commandes ou, dans un autre ordre d'idées, elle fait partie de la philosophie de la compagnie qui applique des mesures de sécurité.

**M. Toporowski:** J'aimerais apporter des précisions sur les observations que vient de faire M. Johnston. J'ai assisté à la première série de délibérations ce matin et j'ai eu l'occasion d'entendre le témoin de la FCCETAO. Je crois que c'était M. Michael Lynk qui se déclarait en faveur du maintien du statu quo puisque cette formule offre une garantie de recettes aux chemins de fer, ce qui leur permettrait à leur tour d'offrir des garanties d'emploi à leurs ouvriers. Voilà qui est bien, mais je me demande si on en fait autant dans d'autres secteurs comme l'industrie forestière. Permettez-moi de vous donner un exemple: entre 1980 et 1982, les prix des produits forestiers ont baissé de l'ordre de 30 p. 100 à 40 p. 100. Le nombre

[Text]

We lost 20,000 employees. We had to cut corners everywhere. We looked for every efficiency.

During that same time period the railways increased their rates substantially, because they are in a position right now to charge whatever they have to. CN and CP get together and say the rate for forest products out of British Columbia next year is going to be  $x$  amount, you pay it.

We cannot have in this country one sector of the economy that says we are assured of revenues, we are assured of jobs while the remainder of the economy is fighting for its existence. It is absolutely vital for Canada in the broadest terms that we have a competitive transportation system to assist in having competitive Canadian industry that employs a lot, lot more people than railway unions or trucking unions or whatever.

**Senator Adams:** Just one more question. I know you have, especially at Inco, some interest in the mining in the Arctic that I think is not coming into Canada anyway, so I do not think you should worry about that one too much, but in transportation I think mostly you are shipping it to Europe. Is that true?

**Mr. Johnston:** I think you probably are thinking of Cominco.

**Senator Adams:** Cominco, okay, yes.

**Mr. Johnston:** Yes, I cannot speak very much for them. They do have interests in the north, and very vital interests. They have both transportation and personnel concerns up there. They have been involved in those for quite some number of years now, and they have had a lot of assistance from the federal people. Canada is a producer of resources, not a consumer. Our stuff does go offshore, but I cannot really say too much else.

**Senator Adams:** Inco has lots of interests in the Arctic.

**Mr. Johnston:** Inco does not have too much. We have had interests in the Arctic. We have looked for gold and uranium.

**Senator Adams:** Around Whale Cove.

**Mr. Johnston:** Yes, but we do not have any big zinc and copper finds up there.

**Senator Adams:** We still have lots of nickel left over in Rankin.

**Mr. Toporowski:** This legislation is very much a compromise between what shippers would like and what the railways would like. During the four years that hearings and everything else have been going on, the balance that has been beaten out in this legislation is good. It is not unduly weighted to shippers or carriers. I think it is a good piece of legislation. From the point of view of our coalition, we would like to see it passed unchanged and very quickly.

[Traduction]

d'employés dans cette industrie est passé de 90 000 à 70 000 personnes. Nous avons donc perdu 20 000 employés. Il a fallu faire des coupures et rechercher avant tout l'efficacité.

Au cours de la même période, les chemins de fer ont augmenté leurs taux considérablement puisqu'ils sont actuellement en mesure de réclamer n'importe quel prix qui leur convient. Le CN et le CP peuvent décider d'un commun accord de fixer le taux de transport des produits forestiers de la Colombie-Britannique à tel ou tel montant l'année prochaine, et c'est forcément ce taux qui sera en vigueur.

Il ne peut pas y avoir dans notre pays un secteur de l'économie à qui des garanties de recettes et d'emplois sont offerts tandis que le reste de l'économie lutte pour son existence même. Il est absolument essentiel, pour le Canada dans son ensemble, de pouvoir compter sur un réseau de transport concurrentiel qui soit également en mesure de favoriser la concurrence de l'industrie canadienne; et j'entends par cela une industrie qui emploie bien plus de travailleurs que les syndicats des chemins de fer ou du camionnage.

**Le sénateur Adams:** J'aimerais poser une dernière question. Je sais que la Inco en particulier a des intérêts dans les mines de l'Arctique et je crois que les produits ne sont pas destinés au Canada. Ces considérations ne devraient donc pas vous préoccuper outre mesure. Mais, pour ce qui est des transports, je crois que vous expédiez surtout vos produits vers l'Europe. Est-ce vrai?

**M. Johnston:** Vous songez probablement à la Cominco.

**Le sénateur Adams:** Oui, c'est vrai, la Cominco.

**M. Johnston:** Je ne puis parler au nom de cette compagnie. Elle a des intérêts vitaux dans le Nord, notamment dans les domaines du transport et du personnel. Elle s'en occupe depuis bon nombre d'années et a reçu beaucoup d'aide du fédéral. Le Canada est un pays de production et non de consommation. Il est vrai que nos produits sont vendus à l'étranger mais je ne puis élaborer sur ce point.

**Le sénateur Adams:** La Inco a beaucoup d'intérêts dans l'Arctique.

**M. Johnston:** Plus maintenant, mais cela a déjà été le cas. Nous avons tenté de découvrir de l'or et de l'uranium.

**Le sénateur Adams:** Dans les environs de Whale Cove.

**M. Johnston:** Oui, mais nous n'avons pas découvert de gisements de zinc et de cuivre là-bas.

**Le sénateur Adams:** Il nous reste encore beaucoup de nickel à Rankin.

**M. Toporowski:** Ce projet de loi représente vraiment un compromis entre les attentes des expéditeurs et celles des chemins de fer. Nous pouvons être contents de l'équilibre auquel nous sommes arrivés dans ce projet de loi après quatre années d'audiences et toutes sortes d'autres choses. Les expéditeurs et les transporteurs ne reçoivent pas plus que leur part. Je pense que c'est un bon projet de loi. Du point de vue de notre coalition, nous aimerions qu'il soit adopté tel quel et très rapidement.



[Text]

**Senator Stollery:** You are talking about the parts of the bill that relate to rail and trucking.

**Mr. Toporowski:** Yes.

**Mr. Johnston:** At the risk of destroying what right we have to be here, we wanted to tell you that the coalition was formed and mandated to do certain things. We are only operating in response to that. Bill C-19, the trucking bill, has been emasculated. It is perceived to be truly a trucker's bill. The truckers have what they want, and now they are attempting to hold it up under the guise of the national safety act.

I am a buyer of transportation: rail, water, and truck. I say the facilities are out there; everything is in position to go ahead and put Bill C-19 into effect. It does not need a further delay; it does not need a delay until 1989. What we have to do is enforce the regulations that are in place in the highways in Canada right now. Where enforcement takes place, the incidents drop. When the MTC inspectors in Ontario go out and do a job on the highways, the violations are high the first day but zip by the end of the week.

**Senator Stewart:** Relating to Bill C-19, you say that the reverse onus test allows significantly easier entry. I assume that the truckers would not want the reverse onus test if it has the effect of allowing significantly easier entry. So perhaps it is not quite what the truckers wanted. They would have preferred things as they now are.

**Mr. Johnston:** It is certainly not the bill I wanted. All I am saying now is that they have a bill that I did not want, and they want to hold it up in the name of safety.

I do not want trucks running over me on the highway either. I do not think you do. I have a lot of faith in the guys who haul those trucks, and I am just a little bit surprised the trucking associations are putting the knock on the people who are running their trucks. I do not put the knock on my train drivers and I do not knock the railways too much. I have not heard the railways really knocking their engine drivers either.

I am just a little concerned that they are going around saying that our highways are going to be unsafe unless they put a bill into effect to make them safe. I think we have the facilities, 85% there for the want of a number, and I think we should just get on with it: enforce the laws that are in place now and get on with the bill.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen.

PAUSE

**The Chairman:** I call the meeting back to order. We have with us Mr. Withers, the deputy minister, and Mrs. Bloodworth, acting general counsel for DOT. Mr. Withers will be the first witness.

**Mr. R. Withers, Deputy Minister, Department of Transport:** Mr. Chairman, I do not have an opening statement. I invited the clerk to distribute the charts of the figures we spoke

[Traduction]

**Le sénateur Stollery:** Vous parlez des parties du projet de loi qui ont trait au transport ferroviaire et au camionnage.

**M. Toporowski:** Oui.

**M. Johnston:** Au risque de voir retiré notre droit d'être ici, nous voulions vous dire que la coalition a été formée dans le but précis de faire certaines choses. Notre action découle de ce mandat, sans plus. Le projet de loi C-19, soit celui portant sur le camionnage, a été émasculé. Il est perçu comme étant véritablement le projet de loi du camionneur. Les camionneurs ont ce qu'ils veulent et maintenant ils essaient de tout stopper en brandissant la loi sur la sécurité nationale.

En matière de transport ferroviaire, par voie d'eau et par camion, je suis acheteur. Selon moi, les installations sont là et tout ce qu'il faut est en place pour que nous puissions aller de l'avant et mettre le projet de loi C-19 en vigueur. Aucun retard n'est justifié; nous ne pouvons attendre jusqu'en 1989. Ce que nous devons faire, c'est appliquer dès maintenant la réglementation existante sur les routes de notre pays. Lorsqu'elle est respectée, le nombre d'incidents diminue. Lorsque les inspecteurs du MTC de l'Ontario vont travailler sur nos routes, le taux d'infractions est élevé le premier jour puis s'écroule à la fin de la semaine.

**Le sénateur Stewart:** À propos du projet de loi C-19, vous dites que l'inversion du fardeau de la preuve facilite considérablement l'entrée des nouvelles entreprises sur le marché. Je suppose que les camionneurs ne voudraient pas de l'inversion du fardeau de la preuve s'il avait cet effet. Ce n'est peut-être pas tout à fait ce que les camionneurs voulaient. Ils auraient préféré que les choses demeurent comme elles sont maintenant.

**M. Johnston:** Ce n'est certainement pas le projet de loi que je voulais. Bref, ils ont un projet de loi dont je ne voulais pas, et ils veulent le stopper au nom de la sécurité.

Je ne veux pas non plus que des camions me passent dessus et je ne crois pas que c'est ce que vous voulez. Je crois fermement aux gars qui conduisent les camions et je suis un peu surpris que les associations de camionnage s'en prennent à leurs chauffeurs. Je ne m'en prends pas à mes conducteurs de train et je ne m'attaque pas beaucoup aux compagnies de chemins de fer. Je n'ai pas entendu ces dernières blâmer leurs conducteurs de train non plus.

Je m'inquiète seulement un peu de ce qu'ils répandent la nouvelle qu'un projet de loi sera nécessaire pour assurer la sécurité de nos routes. Je crois que nous avons les installations qu'il faut, plus précisément 85 p. 100 des installations requises, et je crois qu'il ne nous reste plus qu'à passer à l'action: faire respecter les lois existantes et faire avancer le projet de loi.

**Le président:** Merci beaucoup messieurs.

PAUSE

**Le président:** Je déclare la séance ouverte. Nous avons avec nous M. Withers, sous-ministre, et M<sup>me</sup> Bloodworth, conseiller général intérimaire du MDT. M. Withers sera le premier témoin.

**M. Withers, sous-ministre, ministère des Transports:** Monsieur le président, je ne ferai pas de déclaration préliminaire. J'ai demandé au greffier de distribuer les tableaux dont nous

[Text]

of on Monday night on the United States' experience in terms of truck fatality rates, truck related injury rates and truck accident rates since the passage of the Motor Carrier Act of 1980. That is all I wish to say, sir.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, may I ask your intentions? I understood we were going to complete this afternoon the exegesis of part II on air transportation. Is that correct?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Stollery:** I would like to know a few things about what is going to happen to air service in Canada. I am particularly interested in airline workers.

I would like to know how many bills are before the U.S. Congress that could be described as critical of the deregulated airline service in the U.S. We have not had any specific information about the criticisms of what has taken place in the U.S., and I thought that might be appropriate.

**Mr. Withers:** I will have to look, Mr. Chairman, to see if I do have the number of bills that have been brought up in the U.S. Congress in this respect.

**Senator Stollery:** Can you give us a rough idea?

**Mr. Withers:** I would not even want to give a rough idea, sir, because I am not familiar with all the initiatives that have taken place. Suffice it to say that we are very aware of the fact that both in the Senate and the House of Representatives there have been a number of concerns about the quality of service.

**Senator Stollery:** What are those?

**Mr. Withers:** They have to do with late arrivals, the honesty of airline scheduling, the quality of board service, crowding in terminals, and the like. Now as to how they have been specifically translated into proposed legislation, I am afraid I do not know.

**Senator Stollery:** Would anybody here have any idea of how many actual bills there are? I mean, if there are 25 bills before the Congress complaining about the service since deregulation, I think that is information that would be useful to the committee.

**Mr. Withers:** We will attempt to find out.

**Senator Stollery:** We have heard talk about jet service to a lot of communities being done away with. That has happened in the United States. We heard this morning evidence about the hub system, which we all are familiar with in our travels south of the border. Of course, you might not want to have a jet airplane going to every community in Canada. But let us be a little bit more specific. How many jet services do you think will be left in Newfoundland if it is left up to the price-competitive air service we are proposing?

**Mr. Withers:** If I recall accurately, there have not been jet aircraft running around the province—

**Senator Stollery:** Deer Lake, St. John's, Gander.

[Traduction]

avons parlé lundi soir à propos des taux de mortalité et des taux de blessures reliés au camionnage qu'ont connu les États-Unis depuis l'adoption de la *Motor Carrier Act* de 1980. C'est tout ce que j'ai à dire, Monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, puis-je vous demander quelles sont vos intentions? Si je ne m'abuse, nous allons terminer cet après-midi l'étude de la partie II sur le transport aérien. Est-ce que c'est juste?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Stollery:** J'aimerais obtenir la réponse à quelques questions que je me pose sur l'avenir du transport aérien au Canada. Je m'intéresse particulièrement aux employés des compagnies aériennes.

J'aimerais connaître le nombre de projets de loi dont le Congrès américain a été saisi pour décrier le service aérien aux États-Unis depuis la déréglementation. Nous n'avons reçu aucune information précise sur les critiques formulées à cet égard, et je crois qu'il serait bon d'en avoir.

**M. Withers:** Il faudra que je vérifie, monsieur le président, si j'ai le nombre de projets de loi qui ont été présentés au Congrès américain à ce sujet.

**Le sénateur Stollery:** Pouvez-vous nous le dire en gros?

**M. Withers:** Je ne me risquerai même pas à vous donner une approximation, monsieur le sénateur, parce que je ne connais pas bien les initiatives qui ont été prises. Je me contenterai de dire qu'un bon nombre de préoccupations ont été formulées sur la qualité du service et ce, aussi bien à la Chambre des Représentants qu'au Sénat américains.

**Le sénateur Stollery:** Quelles sont ces préoccupations?

**M. Withers:** Elles ont trait aux arrivées en retard, aux réservations sur lesquelles on ne peut se fier, à la qualité du service à bord, aux aéroports encombrés et le reste. Maintenant, dans quelle mesure on est passé des préoccupations aux projets de loi, je ne le sais pas.

**Le sénateur Stollery:** Est-ce que quiconque ici présent pourrait dire de combien de projets de loi il s'agit? Si le Congrès a été saisi de 25 projets de loi constituant des plaintes sur le service depuis la déréglementation, il serait bon que le comité le sache.

**M. Withers:** Nous irons aux renseignements.

**Le sénateur Stollery:** Nous avons entendu parler de l'abandon du service par avions à réaction dans un bon nombre de localités. C'est ce qui s'est produit aux États-Unis. Nous avons entendu ce matin des témoignages portant sur le réseau en étoile, avec lequel nous faisons tous connaissance lorsque nous nous rendons chez nos voisins du sud. Bien entendu, ici au Canada, on peut concevoir qu'il n'est pas nécessaire qu'un avion à réaction se rende dans toutes les localités. Mais regardons les choses bien en face: combien de services par avions à réaction croyez-vous qu'il restera à Terre-Neuve si le transport aérien est laissé à la libre concurrence proposée?

**M. Withers:** Si je ne me trompe, un service par avions à réaction n'a pas été offert dans la province...

**Le sénateur Stollery:** Deer Lake, St. John's, Gander.



[Text]

**Mr. Withers:** —in way that has been described. I think there have been, and continue to be, the interprovincial jet services to Newfoundland. But I understand that today, in terms of frequencies in service, the communities within Newfoundland are in fact better served than they were in the days one might describe as all-jet. This is by the arrival on the scene, principally, of the DASH-8 and also to some extent the DASH-7 aircraft. They are far more appropriate aircraft to operate short intercity distances. For example, the difference in flying time, say, between here in Ottawa and Toronto, whether it is a turbo-prop aircraft or a jet aircraft, is of the order of five to six minutes. This is probably not a great deal when one considers the tremendous difference in operating costs. The turbo-prop is a much more productive airplane per pound of fuel and per cost.

**Senator Stollery:** Basically we are contemplating, if it has not already taken place, is the abolition of jet service within the province of Newfoundland. Its jet service will be an interprovincial jet service, presumably from St. John's to Halifax. Is this right?

**Mr. Withers:** We are not talking of abolition. I do not think it is appropriate.

**Senator Stollery:** It will not happen, in other words.

**Mr. Withers:** I do not think it happens now, sir.

**Senator Stollery:** It does not happen now.

**Mr. Withers:** No.

**Senator Stollery:** I see.

**Mr. Withers:** I do not think the legislation is going to make any difference to the situation that exists today.

**Senator Stollery:** I see. How long has it been since they have not had jet service, say, to Deer Lake and Gander and places like this?

**Mr. Withers:** I would have to check. This is just a rough recall but I think it was at the time that Eastern Provincial Airways was acquired by Canadian Pacific. The decision was taken to put the 737s on other routes and the Hawker-Siddeley 748s were used.

**Senator Stollery:** So actually Gander airport, which is an international airport, does not actually have any jet service to anywhere else, into St. John's, for example, and it is not contemplated.

**Mr. Withers:** I do not have an Air Canada schedule or a CAIL schedule in front of me.

**Senator Stollery:** I would ask if any of our other members here are familiar with the schedule in Newfoundland.

**Ms. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel, Department of Transport:** I am not specifically familiar with the number of jets. But I can say that in the Maritimes and

[Traduction]

**M. Withers:** . . . de la façon décrite. Je pense que les services interprovinciaux par avions à réaction ont été offerts et continuent d'être offerts à Terre-Neuve. Cependant, je crois comprendre qu'aujourd'hui les collectivités de Terre-Neuve sont mieux desservies, sur le plan de la fréquence des services, qu'elles ne l'étaient lorsque les services étaient entièrement offerts par des avions à réaction. C'est-à-dire que Terre-Neuve bénéficie d'un meilleur service, surtout depuis l'arrivée sur la scène du Dash-8 et, dans un certaine mesure, du Dash-7. Ces avions conviennent beaucoup plus sur de courtes distances entre les villes. À titre d'exemple, la différence de temps de vol entre un turbopropulseur et un avion à réaction entre, disons, Ottawa et Toronto est d'environ cinq ou six minutes. Ce n'est pas beaucoup lorsqu'on prend en considération que le coût d'exploitation est beaucoup moins élevé dans le cas du turbopropulseur, lequel permet également de réaliser d'importantes économies de carburant.

**Le sénateur Stollery:** Fondamentalement, ce que l'on envisage ici, si ce n'est déjà fait, c'est l'abolition du service par avions à réaction dans la province de Terre-Neuve. Le service par avions à réaction sera un service interprovincial, probablement entre St. John's et Halifax. C'est bien ça?

**M. Withers:** Je ne crois pas qu'il convienne de parler d'abolition.

**Le sénateur Stollery:** En d'autres mots, cela ne se produira pas.

**M. Withers:** Cela ne se produit pas en ce moment, Monsieur.

**Le sénateur Stollery:** Ça ne se produit pas en ce moment.

**M. Withers:** Non.

**Le sénateur Stollery:** Je vois.

**M. Withers:** Je ne crois pas que l'adoption du projet de loi change quoi que ce soit à la situation qui existe aujourd'hui.

**Le sénateur Stollery:** Je vois. Depuis combien de temps Terre-Neuve n'a-t-elle plus de service par avions à réaction à, par exemple, Deer Lake et Gander et à d'autres endroits semblables?

**M. Withers:** Il faudrait que je vérifie. Disons que de mémoire je crois que c'était au moment où le Canadien Pacifique a fait l'acquisition d'Eastern Provincial Airways. Il a alors été décidé d'affecter les Boeing 737 à d'autres routes et d'utiliser les Hawker-Siddeley 748 à la place.

**Le sénateur Stollery:** Donc, actuellement l'aéroport de Gander, qui est un aéroport international, n'offre pas de service par avions à réaction vers un autre point, comme St. John's, par exemple, et l'on ne compte pas offrir ce service.

**M. Withers:** Je n'ai pas l'horaire d'Air Canada ni celui de CAIL devant moi.

**Le sénateur Stollery:** J'aimerais savoir si l'un ou l'autre de nos membres ici présents est familier avec l'horaire de Terre-Neuve.

**Mme Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire, ministère des Transports:** Je ne connais pas le nombre exact d'avions à réaction . . . Toutefois, je peux dire qu'il est vrai que

[Text]

Atlantic region generally, it is true, there has been a move over the last few years away from jet service into certain small communities. Yarmouth is one, and Stephenville is another. The move is toward DASH-7s and DASH-8, as Mr. Withers has said.

I can also say that any reports I have ever looked at confirm that people have better service under this system than they had under the former system. I would expect this to continue. The jet service will be used where it is feasible, given the market to use it, and where it makes sense to use it.

**Senator Stollery:** We have heard evidence that a significant number of Canadians feel unsafe in turboprop aircraft, maybe without reason. I am not saying it is right, but it is apparently the way some people feel.

I would like to know whether we are contemplating a system that would, for example, guarantee Newfoundland a jet service with Nova Scotia. If the economies of scale decided so, would it mean we will then see a situation where it will be a DASH-7 or DASH-8 from say Newfoundland to Halifax? I suppose it could happen. Could it happen?

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, I think a lot of things are going to happen in the future, not only because of economic conditions we are talking about here today, but also because of the march of technology. I am very disappointed to hear that some Canadians feel unsafe in turboprop aircraft, because Canada is a prime producer of two of the world's best—the DASH-7 and the DASH-8. I must say that I have never heard any Canadian express any fear of flying in either a DASH-7 or a DASH-8.

In terms of the propeller, which is the turbo-prop, the international airliner of the future will probably be a turbo-prop. It is the propeller-driven engine that holds the greatest technological hope of improvement and greater fuel economy in the 1990s. Indeed, Boeing and McDonnell Douglas are already embarked on a very significant research program to bring back the propeller on intercontinental airplanes.

**Senator Stollery:** The Minister of Transport then can contemplate commuting to Halifax by a DASH-7 in the not too distant future if this bill goes through?

**Mr. Withers:** I do not think that was what I said at all.

**Senator Stollery:** No, but I did ask whether or not this bill would contemplate the reduction or abolition of jet service from St. John's to Halifax. I understood from your answer that is not beyond the realm of contemplation.

**Mr. Withers:** I think what this bill does is enable the creative thinking of the air carrier industry to apply the equipment to routes in the most sensible and best way from the point of view of service to the public and economics. If the route is best served by a turbo-prop aircraft, then let it be served by a turbo-prop aircraft. I do not think there is any magic whether

[Traduction]

dans la Région des Maritimes et de l'Atlantique en général, il y a eu, ces dernières années, une tendance à délaisser le service par avions à réaction dans certaines petites villes. Cela a été le cas à Yarmouth et à Stephenville, entre autres. La tendance actuelle consiste à utiliser des Dash-7 et des Dash-8, comme M. Withers l'a dit.

Je peux également dire que tous les rapports que j'ai consultés confirment que les gens sont mieux desservis par ce système qu'ils ne l'étaient auparavant. Je crois que cette tendance se poursuivra. Le service par avions à réaction sera offert, lorsque possible, suivant le marché, et s'il est jugé approprié.

**Le sénateur Stollery:** Selon certains témoignages, un grand nombre de Canadiens ne se sentent pas en sécurité à bord d'un turbopropulseur. Il n'y a peut-être aucune raison d'avoir peur; je ne dis pas que c'est bien, mais c'est apparemment ce que certaines personnes ressentent.

J'aimerais savoir si le système envisagé garantirait, par exemple, à Terre-Neuve un service par avions à réaction avec la Nouvelle-Écosse. Si les économies d'échelle le dictaient, cela voudrait-il dire qu'il pourrait arriver qu'un Dash-7 ou un Dash-8 offre un service entre Terre-Neuve et Halifax? Je suppose que cela serait possible, n'est-ce pas?

**M. Withers:** Monsieur le Président, je pense que l'avenir nous réserve beaucoup de choses, non seulement en raison des conditions économiques que nous connaissons aujourd'hui, mais également en raison des progrès de la technologie. Je suis très déçu d'apprendre que certains Canadiens ne se sentent pas en sécurité à bord des turbopropulseurs, car le Canada est l'un des principaux producteurs du Dash-7 et du Dash-8, qui sont deux des meilleurs turbopropulseurs du monde. Je dois dire que je n'ai jamais entendu aucun Canadien exprimer sa peur d'utiliser un Dash-7 ou un Dash-8.

En ce qui concerne le moteur à hélice, c'est-à-dire le turbopropulseur, les avions de ligne auront sans doute ce genre de moteur à l'avenir. C'est en effet le turbopropulseur qui présente le plus grand espoir d'amélioration ainsi que d'économie de carburant pour les années 1990. En fait, les compagnies Boeing et McDonnell Douglas sont présentement engagées dans un programme de recherche très important visant à réintroduire le moteur à hélice sur les avions intercontinentaux.

**Le sénateur Stollery:** Le ministre des Transports peut donc s'attendre à se rendre à Halifax à bord d'un Dash-7 très bientôt si ce projet de loi est adopté?

**M. Withers:** Je ne crois pas que ce soit ce que j'ai dit.

**Le sénateur Stollery:** Non, mais j'ai bien demandé si l'adoption de ce projet de loi signifierait qu'il y aurait réduction ou abolition du service par avions à réaction de St. John's à Halifax. J'ai cru comprendre, d'après votre réponse, que cette possibilité n'était pas écartée.

**M. Withers:** Je crois que ce projet de loi offrira à l'industrie du transport aérien une plus grande latitude pour ce qui est d'affecter les appareils sur des routes de la façon la plus logique possible et la plus efficace qui soit sur le plan financier et ce, dans le meilleur intérêt du public. Si une route est mieux desservie à l'aide d'un turbopropulseur, alors que le service soit offert au moyen de cet appareil. Que ce soit un moteur à réac-



[Text]

the engine is a jet or a propeller; I think the important thing is the service provided and that it be a safe service.

**Senator Stollery:** I have one more short question, if my colleagues will be patient. We are living in a country of a great many fairly remote communities, not hamlets but small places, and I thought of Newfoundland. I was thinking also of that run from Edmonton, Fort St. John, Peace River, what have you, up to Whitehorse, which I suspect might be another candidate for the DASH-7 or DASH-8. It is not a 55-minute flight, as it is from here to Toronto; it is considerably longer. Again, are we contemplating bringing the people in? Because it is a reduction of service, really. Yes, the DASH-7 and the DASH-8 are good airplanes, but to take people a thousand miles in them might be a bit controversial in the communities that are affected. Would those communities also possibly be affected by this policy?

**Mr. Withers:** As the legislation shows, Mr. Chairman, the communities you talk about are to all intents and purposes above the 55th parallel, and therefore are unaffected by the legislation.

**Senator Stollery:** Okay. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator De Bané.

**Le sénateur De Bané:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Withers, parlons un peu d'Air Canada. C'est une compagnie qui a été fondée par C.D. Howe, avant la Seconde guerre mondiale, je crois. Je ne pense pas me tromper en disant que tous les Canadiens, au moyen de leurs impôts, ont participé à la mise sur pied de cette compagnie. Je ne pense pas me tromper non plus en disant qu'elle a coûté extrêmement cher aux contribuables canadiens.

Le paradoxe, c'est que durant toute cette période, les régions les plus pauvres et les plus isolées du pays n'ont pas bénéficié des services d'Air Canada. Pour ma part, j'étais le représentant de la Gaspésie, et je voyais très bien que nous n'avions pas un service aussi bon que les parties fortunées du Canada, qui avaient le privilège d'avoir Air Canada comme transporteur. Cela, c'était à une époque où le transport aérien était réglementé. Déjà, durant cette période-là, les citoyens de grandes régions du Canada finançaient Air Canada, mais n'en recevaient pas les services. Demain, quand vous allez déréglementer, cette situation-là ne s'aggraverait-elle pas?

**M. Withers:** Je crois que non, parce que la Loi d'Air Canada de 1977 précisait qu'Air Canada devait être rentable et avait la liberté de choisir ses routes et ses destinations. Depuis 1977, donc, Air Canada utilise exclusivement ses propres fonds, et non les impôts.

**Le sénateur De Bané:** Mais je suis sûr qu'au cours des 20 ou 30 années qui ont précédé 1977, les citoyens canadiens ont aidé cette compagnie-là.

**M. Withers:** Bien sûr.

[Traduction]

tion ou un moteur à hélice, d'après moi ça ne fait pas grande différence. Ce qui importe c'est que le service soit offert et que ce service soit sûr.

**Le sénateur Stollery:** J'aurais une dernière petite question, si mes collègues veulent bien patienter. Nous vivons dans un pays comprenant un grand nombre de collectivités assez éloignées, et je ne veux pas dire des petits villages, mais des endroits à faible densité de population. Je pense plus particulièrement à Terre-Neuve et aussi au trajet d'Edmonton, Fort St. John, Peace River, etc., jusqu'à Whitehorse. Je suppose que cette route sera aussi effectuée à l'aide d'un Dash-7 ou d'un Dash-8. Mais il n'est pas question, ici, d'un vol de 55 minutes, comme c'est le cas entre Ottawa et Toronto; ce vol est beaucoup plus long. Encore une fois, est-ce que l'on compte changer le système aux dépens du public? Parce qu'il ne faut pas se leurrer, il s'agit en fait d'une diminution de service. Bien sûr, le Dash-7 et le Dash-8 sont de bons avions, mais il serait plutôt discutable de transporter les gens des collectivités éloignées à bord de ces appareils sur des milliers de milles. Est-ce que ces collectivités seront aussi touchées par cette politique?

**M. Withers:** Comme le projet de loi l'indique, monsieur le Président, les collectivités dont vous parlez se trouvent, à toutes fins utiles, au-dessus du 55<sup>e</sup> parallèle et par conséquent, ne seront pas touchées par la loi.

**Le sénateur Stollery:** D'accord, je vous remercie, monsieur le président.

**The Chairman:** Senator De Bané.

**Senator De Bané:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Withers, let us speak a bit about Air Canada. It is an airline that was founded by C D Howe, before the Second World War, I believe. I do not think that I am wrong in saying that all Canadians, through their taxes, have played a part in setting up this airline. Nor do I think I am wrong in saying that Canadian taxpayers have paid an extremely heavy price for it.

The paradox is that during this entire period, the poorest and most isolated regions of the country did not have the benefit of Air Canada's services. When I was the Member of Parliament for the Gaspé, it was very clear to me that we did not have as good a service as the well-off parts of Canada, which were privileged to have Air Canada as a carrier. That was at a time when air transport was regulated. Already, during that period, the residents of far-off regions of Canada were financially assisting Air Canada, but were not receiving any services. Tomorrow, when you go ahead with deregulation, will the situation not get worse?

**Mr. Withers:** I do not think so because the Air Canada Act, 1977 stated that Air Canada had to be profitable and was free to choose its routes and destinations. Since 1977, therefore, Air Canada has been using its own funds exclusively, and not taxes.

**Senator De Bané:** But I am sure that during the Twenties and Thirties, before 1977, Canadians helped that airline.

**Mr. Withers:** Of course.

[Text]

**Le sénateur De Bané:** Mais le paradoxe, c'est que Joe Tarpion, qui habite sur une côte isolée du Labrador, n'a jamais bénéficié des services de cette compagnie qu'il a payée, cela dans le contexte d'un régime réglementé. La déréglementation ne va-t-elle pas créer au Canada plusieurs classes de citoyens? Celui qui a la chance d'habiter tel ou tel grand centre aura un service de première classe, alors que l'autre qui habite un endroit isolé aura un service de deuxième classe.

Monsieur Withers, aujourd'hui, il me faut moins de temps pour aller de Montréal à Paris que pour aller de Montréal à Gaspé ou à New Richmond ou à certaines régions du Labrador. Je me dis que ce n'est pas normal. Je sais qu'il ne faut pas violer les lois du marché, mais il ne faut pas oublier que notre pays est le deuxième plus grand au monde; il a les plus longues côtes du monde entier, il est baigné par trois océans, son climat n'est pas très hospitalier, et d'immenses régions ne peuvent pas être atteintes, ni par l'eau ni par la route, durant une bonne partie de l'année. Ne pensez-vous pas que cela doit être un service public, au même titre que les Postes jusqu'à un certain point?

Actuellement, le système me permet d'envoyer une lettre dans les Territoires du Nord-Ouest aussi bien que dans une ville voisine. Il y a certainement ce que nous appelons du *cross financing* ou *subsidization*. Je comprends ce que vous voulez atteindre, mais je pense qu'une des politiques du gouvernement central est d'assurer l'occupation du territoire d'une façon harmonieuse.

Les gens ne sont pas fous, monsieur Withers. Ils se rendent compte que les gens habitant les grandes villes sont mieux traités par les gouvernements. L'exode vers les villes ou l'urbanisation du Canada accuse actuellement le taux le plus rapide dans le monde occidental. Souhaitons-nous que dans 20 ans, 80 p. 100 de la population canadienne habite trois ou quatre villes du Canada? Est-ce cela que nous souhaitons?

En France, quelqu'un a écrit un livre intitulé *Paris et le désert français*. Pourtant, Paris, c'est 20 p. 100 de la France. Aujourd'hui, Winnipeg, c'est 60 p. 100 du Manitoba; Montréal, c'est presque 70 p. 100 du Québec; le sud de l'Ontario, c'est presque tout le Canada au point de vue de la capacité manufacturière. Est-ce cela que nous voulons à long terme?

À mon avis, l'une des fonctions d'un gouvernement central est d'assurer l'occupation équilibrée et harmonieuse de tout l'espace. Cela veut dire qu'il faut établir pour le Canada une politique de transport qui, bien sûr, tienne compte des lois du marché, mais également d'autres considérations.

Voilà quelques réflexions d'un ancien député rural, monsieur Withers.

**M. Withers:** Merci, monsieur De Bané. Et dès cette date, 1977, je crois que Air Canada a employé exclusivement ses propres fonds, pas les fonds de l'impôt, pas les fonds de...

**Le sénateur De Bané:** Vous dites quelle année, monsieur Withers?

**M. Withers:** 1977, monsieur.

**Le sénateur De Bané:** Depuis 1977.

**M. Withers:** Oui.

[Traduction]

**Senator De Bané:** But the paradox is that Joe Blow, who lives on an isolated coast of Labrador has never been served by this airline, for which he has paid, and that was in the days of regulation. Is deregulation not going to create several classes of Canadians? Someone who has the opportunity to live in some large centre will have a first-class service, while someone else who lives in an isolated community will have a second-class service.

Mr. Withers, today it takes me less time to fly from Montréal to Paris than to go from Montréal to Gaspé or New Richmond or certain regions of Labrador. I tell myself that this is not normal. I know that we must not go against market forces, but we must not forget that our country is the second largest in the world; it has the longest coastline in the whole world; it is washed by the waters of three oceans; its climate is not very hospitable and vast regions cannot be reached either by water or over land for a good part of the year. Do you not think that there should be a public service, just like the Post Office, up to a point?

Under the present system, I can send a letter to the Northwest Territories just as easily as to a neighbouring city. There is certainly what we call "cross financing" and "subsidization". I understand what you want to achieve, but I think that one of the policies of the central government is to ensure that the territory is occupied in an orderly manner.

People are not dumb, Mr. Withers. They realize that people living in large cities receive better government treatment. Canada's rate of exodus to the cities or urbanization is now the fastest in the Western World. Twenty years from now, do we want to have 80 per cent of the Canadian population living in three or four cities in Canada? Is that what we want?

In France, someone wrote a book entitled «Paris et le désert français». Yet, Paris is 20 per cent of France. Today, Winnipeg is 60 per cent of Manitoba; Montréal is nearly 70 per cent of Québec; and southern Ontario accounts for nearly all of Canada's manufacturing capacity. Is that what we want in the long run?

In my opinion, one of the functions of a central government is to ensure the balanced and orderly occupation of all the space. That means that Canada must have a transportation policy which, to be sure, takes not only market forces into account, but other considerations as well.

Those are a few of the thoughts of a former rural Member of Parliament, Mr. Withers.

**Mr. Withers:** Thank you, Mr. De Bané. And as of that date, 1977, I believe that Air Canada has used its own funds exclusively, not tax funds, not funds...

**Senator De Bané:** What year did you say, Mr. Withers?

**Mr. Withers:** 1977, sir.

**Senator De Bané:** Since 1977.

**Mr. Withers:** Yes.



[Text]

**Le sénateur De Bané:** Mais dans les 20, 30 années qui ont précédé, je suis sûr que les citoyens canadiens ont aidé cette compagnie-là.

**M. Withers:** Bien sûr.

**Le sénateur De Bané:** Et moi je dis le paradoxe c'est que Joe Tartempion qui habite sur telle côte isolée du Labrador, lui, n'a jamais eu les services de cette compagnie pour laquelle il a payé.

Et je me dis que tout cela était dans un contexte de régime réglementé. Est-ce que, finalement, la déréglementation ne va pas créer au Canada des citoyens de plusieurs classes? Celui qui a la bonne fortune d'habiter tel ou tel grand centre va avoir un service de première classe et l'autre qui habite une place isolée va avoir un service de deuxième classe.

Quand je pense, monsieur Withers, qu'aujourd'hui ça me prend moins de temps pour aller de Montréal à Paris que pour aller de Montréal à Gaspé ou à New Richmond ou à certaines régions du Labrador, je me dis que ce n'est pas normal. Et je comprends qu'il ne faut pas violer les lois du marché mais un pays comme le nôtre, qui est le deuxième plus grand dans le monde, qui a les plus longues côtes du monde entier, baigné par trois océans, un climat qui n'est pas très hospitalier, d'immenses régions qui ne peuvent pas être atteintes, ni par l'eau ni par la route, durant une bonne partie de l'année, est-ce que vous ne pensez pas que cela devrait être un service public, jusqu'à un certain point au même titre que les postes?

Actuellement, bon, nous avons un système qui me permet d'envoyer une lettre dans les Territoires du Nord-Ouest comme l'envoyer dans une ville voisine puis il y a certainement de ce que nous appelons du *cross-financing subsidization* et je comprends ce que vous voulez essayer d'atteindre mais je pense qu'une des politiques du gouvernement central c'est l'occupation du territoire d'une façon harmonieuse.

Et le monde ne sont pas fous, monsieur Withers. Se rendant compte que les gens habitant les quelques grandes villes sont mieux traités par les gouvernements, l'exode vers les villes ou l'urbanisation du Canada accuse actuellement le taux le plus rapide dans le monde occidental, le taux le plus rapide. Mais est-ce que nous voulons, nous, que dans 20 ans d'ici 80 p. 100 de la population canadienne soit dans trois ou quatre villes au Canada? Est-ce que c'est cela que nous voulons?

Quand je pense qu'on m'a donné en France, quelqu'un a écrit un livre qui s'appelait *Paris et le désert français*. Et pourtant Paris c'est 20 p. 100 de la France. Mais aujourd'hui Winnipeg, c'est 60 p. 100 du Manitoba, Montréal c'est rendu 70 p. 100 presque du Québec, puis le sud de l'Ontario c'est rendu presque le Canada au point de vue capacité manufacturière. Est-ce que c'est cela que nous voulons à long terme?

A mon avis, l'une des fonctions d'un gouvernement central c'est l'occupation équilibrée, harmonieuse de tout l'espace et cela veut dire, pour le Canada, une politique de transport qui, bien sûr, tient compte des lois du marché mais également à d'autres considérations.

Voilà quelques réflexions d'un ancien député rural, monsieur Withers.

**M. Withers:** Merci monsieur De Bané.

[Traduction]

**Senator De Bané:** But in the Twenties and Thirties, the preceding years, I am sure that Canadian citizens helped the airline.

**Mr. Withers:** Of course.

**Senator De Bané:** And I said that the paradox is that Joe Blow who lives on some isolated coast of Labrador has never been served by that airline for which he has paid.

And I said that all that was in a regulated context. In the end, is deregulation not going to create several classes of citizens? Someone who has the good fortune to live in some large centre is going to have a first-class service and someone else who lives in an isolated community is going to have a second-class service.

When I think, Mr. Withers, that today it takes me less time to go from Montréal to Paris than from Montréal to Gaspé or New Richmond or certain regions of Labrador, I tell myself that this is not normal. And I understand that we must not go against market forces, but in a country like ours, which is the second largest in the world, which has the longest coastline in the whole world, which is washed by the waters of three oceans, which has a climate that is not very hospitable and vast regions that cannot be reached either by water or over land during a good part of the year, do you not think that there should be a public service, up to a point, just like the Post Office?

At the present time, we have a system whereby I can send a letter to the Northwest Territories as easily as to a neighbouring city. There is certainly what we call "cross financing" or "subsidization", and I understand what you are trying to achieve, but I think that one of the policies of the central government is the orderly occupation of the territory.

And people are not dumb, Mr. Withers. They realize that people living in a few large cities receive better government treatment. Canada's rate of exodus to the cities or urbanization is currently the fastest in the Western World. But twenty years from now, do we want to have 80 per cent of the Canadian population in three or four large cities in Canada? Is that what we want?

When in France, I was given a book that someone wrote, called *«Paris et le désert français»*. And yet Paris is 20 per cent of France. But today, Winnipeg is 60 per cent of Manitoba, Montréal is nearly 70 per cent of Quebec, and southern Ontario accounts for almost all of Canada's manufacturing capacity. Is that what we want in the long run?

In my opinion, one of the functions of a central government is the balanced and orderly occupation of all the space, and that means, for Canada, a transportation policy which, to be sure, takes not only market forces into account but other considerations as well.

Those are a few of the thoughts of a former rural Member of Parliament.

**Mr. Withers:** Thank you, Mr. De Bané.

*[Text]*

**Senator Muir:** Mr. Withers, I have just a couple of short questions. When one arrives at Mirabel, we will say from overseas on a 747, what type of craft goes from Mirabel to Ottawa at the present time? Would you know?

**Mr. Withers:** My understanding is that at the moment the service being offered between Mirabel and Ottawa is by First Air and Bradley Air Services. The aircraft types that are in use are the DC-3 and the Hawker-Siddeley 748.

**Senator Muir:** Thank you. The reason I ask is that quite some years ago on two or three different occasions I arrived at Mirabel, and it was First Air and a prop craft. I did not hear anyone raising a lot of hell about it or anything like that, because when you got off a 747 and got on one of those, it was a little different. It did not matter to me; I wanted to get to Ottawa. But I remember one time I had someone sitting behind me going to the German embassy. They were saying it was strange to get off that 747 get on this little craft to continue a little farther. That is the type that is still there now, so it is not something new that you have DASH-7s and DASH-8s and smaller planes operating, because regulation was in effect then.

I can speak for Sydney and Halifax. Out of Sydney, we have better service now than we ever had in history. There is Air Nova, Air Atlantic, DASH-7s, DASH-8s, Air Canada, Canadian, and Air Bras d'Or, which was operating between Digby and Hawkesbury and places like that. Going into it further, they came to see me. I found out they had already been given a \$2.5 million loan to get going, and some other assistance. If Senator Stollery and I wished to start an airline, we could start one very easily and say we are going to fly from here to Manotick, as long as someone is going to provide the millions.

I can remember Senator Graham and I and Senator John Macdonald had a heck of a time getting back to Nova Scotia. We were not considering ourselves—of course we do that sometimes—but the regular passengers. There were long waits in Halifax and very infrequent flights. Now you have no problem getting back to the east coast. Then there are one or two flights that continue on to St. John's. They are all jets. As Senator Stollery says, I hope they do not revert to prop aircraft.

On occasion we had to get the Atlantic vice-president of Air Canada up here to Ottawa to sit down in an all-party arrangement and say what are you going to do about this? Nobody can get back and forth. So we are awfully pleased with what we have coming in and out of Sydney. And I have not received one complaint from unions, from Chambers of Commerce, or from any group or organization. In fact, businessmen from Sydney and the island can flip to Halifax early in the morning and go back in the night and do their work.

The reason I raised Mirabel is because I travelled in the U.S. a little bit, long before they had deregulation, and there were small craft that used to serve small areas.

*[Traduction]*

**Le sénateur Muir:** M. Withers, j'ai quelques brèves questions à vous poser. À l'arrivée à Mirabel, disons de l'étranger à bord d'un 747, quel type d'aéronef peut prendre en ce moment un passager pour faire le trajet Mirabel-Ottawa?

**M. Withers:** Je crois savoir qu'en ce moment, le service est offert entre Mirabel et Ottawa par First Air et Bradley Air Services. Ils utilisent le DC-3 et le Hawker-Siddeley 748.

**Le sénateur Muir:** Merci. La raison pour laquelle je vous le demande est qu'il y a quelques années, à deux ou trois reprises, je suis arrivé à Mirabel, et de là, j'ai pris un turbopropulseur de First Air. Je n'ai jamais entendu personne en faire tout un plat parce qu'il descendait d'un 747 et montait à bord d'un de ces appareils et que c'était un peu différent. Cela m'était égal; je voulais me rendre à Ottawa. Mais je me souviens qu'à une occasion, un passager derrière moi qui se rendait à l'ambassade de l'Allemagne disait qu'il trouvait étrange de passer d'un 747 à ce petit appareil pour aller un peu plus loin. C'est le type d'appareil qui est encore utilisé aujourd'hui, alors il n'y a rien de nouveau à avoir des services au moyen de Dash-7 et de Dash-8 et de petits avions, parce que à l'époque, les règlements étaient en vigueur.

Je connais bien la situation à Sydney et à Halifax. La desserte de Sydney est meilleure que jamais auparavant. Il y a Air Nova, Air Atlantic, des Dash-7, des Dash-8, Air Canada, Canadian et Air Bras d'Or, qui évoluait entre Digby et Hawkesbury et des endroits semblables. Or, il sont venus me voir. J'ai appris qu'ils avaient déjà reçu un emprunt de 2,5 millions de dollars pour démarrer et une autre aide quelconque. Si le sénateur Stollery et moi-même souhaitions lancer une compagnie aérienne, nous pourrions le faire très facilement et dire que nous allons nous rendre d'ici à Manotick, pourvu que quelqu'un fournisse les millions.

Si je me souviens bien, le sénateur Graham, le sénateur John Macdonald et moi-même avions eu toute la misère du monde à revenir de Terre-Neuve. Ce n'était pas dans notre propre intérêt—bien entendu ce l'est parfois—mais par souci pour les passagers réguliers. Il y a eu de longues attentes à Halifax et les vols étaient très espacés. Maintenant, il n'y a aucun problème à revenir de la côte Atlantique. À l'époque, il y avait un ou deux vols qui se poursuivaient jusqu'à St. John's. Ce sont tous des avions à réaction. Comme l'a dit le sénateur Stollery, j'espère que nous n'en reviendrons pas aux turbopropulseurs.

À l'occasion, nous avons dû faire connaître le vice-président de l'Atlantique d'Air Canada devant un comité réunissant des représentants de tous les partis et lui demander ce qu'il allait faire à ce propos. Personne ne pouvait s'y rendre ou en revenir. Nous sommes très satisfaits du service à l'heure actuelle à Sydney. Et je n'ai pas reçu une seule plainte des syndicats, des chambres de commerce, ou de tout autre groupe ou organisme. De fait, les hommes d'affaires de Sydney et de l'île peuvent se rendre par avion à Halifax tous les matins et en revenir le soir après avoir fait leur travail.

La raison pour laquelle j'ai parlé de Mirabel est que j'ai voyagé un peu aux États-Unis, bien avant la déréglementation et qu'il y avait de petits appareils qui desservaient les petites régions.



## [Text]

In saying these things I agree with those who have said that we should not isolate areas that would not have any other means of transportation or anything of that nature. I am only speaking for the Cape Breton area at the present time, where it is in fact much better than it was—an awful lot better—and we used to have the Vikings and the Viscounts. I am dating myself again. Thank you.

**The Chairman:** Any other questions?

**Senator Adams:** I think a few of the airlines are starting to merge with some other airlines. When a bigger airline takes over the service to a small community, are the rates going to go higher and freight rates going to go higher because they do not have any competition with the other airlines?

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, just to review the mergers and acquisitions which have occurred over the last couple of years, someone indeed suggested to me that the best way to learn how to write the history of these mergers and acquisitions is to take the page from Genesis that is described as the begat page and work from that.

Eastern Provincial Airways, Nordair, and parts of Quebecair were all acquired by Canadian Pacific, and then Pacific Western in turn acquired Canadian Pacific and all these other mergers and acquisitions. I believe Pacific Western already owned 42% or 44% of Time Air, and Norcan Air comes into that as well.

My understanding is that Canadian Airlines International Limited does not own any of Calm Air, but there is an interline agreement which allows Calm Air to use the name Canadian Partner on their airplanes. Please bear with me, it is kind of confusing. Then there is a new operator, which I believe is going to be called Ontario Express, and it will also carry the banner Canadian Partner. All of these have come together.

In terms of the northern operators, people like Northwest Territorial Airways, Ptarmigan, Transnorth, Turboair—all the people you and I both know so well—I am not at the moment aware of any action going on about any mergers or acquisitions there.

Of course, there will be the continuing protection provided by the legislation for anything north of 55 degrees from the Pacific coast, heading eastward to the Saskatchewan-Manitoba border, and then it comes down to 50 degrees by the Manitoba-Ontario border, and then progresses across to the Atlantic at 50 degrees.

I guess the simplest way to say it is that to all intents and purposes what exists today in terms of protection continues. We do not anticipate any unusual action at all. We see no reason why the very fine and loyal operators who have been in the north for these many years would do anything other than to provide the kind of service they provide today.

**Senator Adams:** Even though most of the smaller airlines have been taken over by the bigger ones, if you lessen competition, do you see that the bill is going to protect the fare structures in those communities and prevent them from going sky-

## [Traduction]

Ce disant, je conviens avec ceux qui ont dit que nous ne devrions pas isoler des régions qui n'auraient pas d'autres moyens de transport ou quelque chose de cette nature. Je ne parle que de la région du Cap-Breton à l'heure l'actuelle, où les choses sont beaucoup mieux qu'elles ne l'étaient, en fait, où il y a une grande amélioration. Nous avions auparavant les Vikings et le Viscount. Cela ne me rajeunit pas, une fois de plus. Merci.

**Le président:** D'autres questions?

**Le sénateur Adams:** Je crois qu'il commence à y avoir des fusions de transporteurs aériens. Lorsqu'un gros transporteur prend en main le service d'une petite localité, est-ce que les tarifs de passagers et de fret vont augmenter parce qu'il n'y a plus de concurrence.

**M. Withers:** Monsieur le président, juste pour passer en revue les fusions et les acquisitions qui sont survenues au cours des dernières années, quelqu'un m'a dit que la meilleure façon d'en faire est d'ouvrir la Genèse à la page qui donne les origines premières et de s'en inspirer.

Eastern Provincial Airways, Nordair et des parts de Québecair ont toutes été achetées par Canadien Pacifique et ensuite Pacific Western s'est portée acquéreur de Canadien Pacifique et de toutes les autres sociétés avec lesquelles CP Air s'était fusionnée ou qu'elle avait achetées. Je crois savoir que Pacific Western était déjà propriétaire de 42 ou de 44 p. 100 de Time Air, et il faut aussi y inclure Norcan Air.

D'après ce que j'en sais, les Lignes aériennes Canadian International Limitée ne détiennent aucune part dans Calm Air, mais il y a un accord interligne qui permet à Calm Air d'utiliser le nom Canadian Partner sur ses aéronefs. Soyez patients, je vous en prie, les choses sont compliquées. Il y a aussi un nouvel exploitant qui, je crois, va se nommer Ontario Express et qui arborera aussi la bannière Canadian Partner. Toutes ces sociétés se sont réunies.

Pour ce qui est des exploitants dans le Nord, des sociétés comme North-West Territorial Airways, Ptarmigan, Transnorth, Turboair—toutes ces sociétés que vous et moi connaissons si bien. Elles n'ont pas, autant que je sache, de projet de fusion ou d'acquisition.

Bien entendu, la protection sera maintenue par la loi pour toutes les opérations aériennes au nord du 55° parallèle à partir de la côte du Pacifique vers l'est jusqu'à la frontière Saskatchewan-Manitoba et de là, au nord du 50° parallèle à la frontière Manitoba-Ontario et de là, vers l'Atlantique toujours au-dessus du 50° parallèle.

Je crois que la façon la plus simple de l'exprimer est de dire qu'à toutes fins pratiques, la protection existante sera maintenue. Nous ne prévoyons aucune mesure inhabituelle. Nous ne voyons pas pourquoi les très loyaux exploitants qui ont si bien desservi le Nord depuis de longues années ne continueraient pas dans cette veine.

**Le sénateur Adams:** Même si la plupart des petits transporteurs aériens ont été pris en main par le gros, si la concurrence est réduite, croyez-vous que le projet de loi protégera la structure tarifaire dans ces localités et l'empêchera de monter en

[Text]

high? In the meantime, the goods coming to the community and the freight will be still the same volume.

I asked this question before of your Minister. As soon as summer begins, it is very hard for the construction people coming north to get their freight because of the priority accorded to passengers. Last week I was up in Rankin Inlet. I noticed that the Calm Air sign had been taken down. We now have Canadian Airlines International flying in there. So it appears there is no more Calm Air. I hope I do not go up their next week and find that there is yet another airline or that the air fares have gone up.

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, I would ask Margaret Bloodworth to talk specifically about the question of the rates and tariffs.

**Ms. Bloodworth:** Clause 80 of the bill specifically provides protection for fares with regard to particularly the north. In this area, if there is any increase in the basic fare for people, there is a provision to complain.

With regard to freight, the final-offer arbitration, mediation, and public interest investigation provisions will all apply to air domestically in the north. There is provision there, recognizing the fact that many of those routes, whatever system of regulation we have, will continue to be served by one carrier. There just is not sufficient business to support two or three carriers.

I guess generally in terms of competition, while it is true nationally, we now have three national carriers, but two fully developed systems. I think it is important to realize that 10 years ago, while we had two national carriers, those national carriers were not truly competitive. For example, Canadian Pacific did not go to the east coast, whereas only Air Canada did, and Canadian Pacific was much, much smaller than Air Canada. Nowadays, although we still have two carriers—Wardair is a third carrier in some markets, which will continue to provide competition—the two large carriers are now truly in a position to be competitive with one another. This was not true 10 or 11 years ago.

It is not sufficient simply to look at numbers of carriers, I think, in determining competition. One has to look at the ability of the carriers involved to truly compete with one another.

**Senator De Bané:** Why would those two national carriers compete with one another? Suppose you and I were the presidents of those two national companies. Does it seem self-evident to you that our interest is in sharing the market? It is self-evident. How can we optimize our profits? If we are the only two big players, it is just by sharing the market.

[Traduction]

flèche? Entre-temps, le volume de biens et le fret expédiés aux localités demeurera inchangé.

J'ai déjà posé la question à votre Ministre. Dès le début de l'été, il est très difficile pour les compagnies de construction qui vont dans le Nord de faire expédier leur fret en raison de la priorité accordée aux passagers. La semaine dernière, je me trouvais à Rankin Inlet. Je me suis aperçu que l'affiche de Calm Air avait été enlevée. C'est maintenant les Lignes aériennes Canadian International qui desservent l'endroit. Il semble qu'il n'y ait plus de Calm Air. J'espère qu'à mon retour là-bas la semaine prochaine je ne constaterai pas qu'il y a un transporteur aérien de plus ou que le prix des billets a augmenté.

**M. Withers:** Monsieur le président, permettez-moi de demander à Madame Margaret Bloodworth de parler précisément de la question tarifaire.

**Mme Bloodworth:** L'article 80 du projet de loi prévoit précisément la protection des tarifs, en particulier dans le Nord. Dans cette région, s'il y a majoration du tarif de base pour les résidents, des dispositions sont prévues pour que ceux-ci puissent porter plainte.

En ce qui a trait au fret, les dispositions sur l'arbitrage des offres finales, la médiation et les enquêtes dans l'intérêt public s'appliqueront aussi aux services aériens intérieurs dans le Nord. Des dispositions s'y trouvent pour tenir compte du fait que bon nombre de ces routes, quelle que soit la réglementation en place, continueront à être desservies par un seul transporteur. La demande n'est pas assez forte pour soutenir deux ou trois transporteurs.

De façon générale, je suppose que sur le plan de la concurrence, bien que nous ayons effectivement à l'échelon national trois transporteurs intérieurs, nous avons aussi deux systèmes bien établis. J'estime qu'il est important de prendre conscience du fait qu'il y a dix ans nous avions deux transporteurs intérieurs, mais que ces deux transporteurs n'étaient pas réellement concurrentiels. Par exemple, le Canadien Pacifique n'assurait pas de service sur la côte est, qui était desservie uniquement par Air Canada, et il était beaucoup plus petit que cette dernière. De nos jours, nous avons encore deux transporteurs, Wardair comptant comme troisième transporteur sur certains marchés, ce qui continuera d'assurer de la concurrence, et les deux transporteurs aériens importants sont maintenant vraiment en mesure de se faire la concurrence. Tel n'était pas le cas il y a 10 ou 11 ans.

Il ne suffit pas simplement de s'arrêter au nombre des transporteurs, à mon avis, pour juger de la concurrence. Il faut prendre en considération l'aptitude des transporteurs en cause à se livrer véritablement une concurrence.

**Le sénateur De Bané:** Pourquoi ces deux transporteurs intérieurs doivent-ils se faire la concurrence? Supposons que vous et moi sommes les présidents de ces deux compagnies intérieures, vous semble-t-il évident que notre intérêt est de nous partager le marché? C'est évident. Comment pouvons-nous optimiser nos profits? Si nous sommes les deux seuls principaux intervenants, ce n'est qu'en partageant le marché que nous y arriverons.



[Text]

**Ms. Bloodworth:** Of course, this is true with any business if there are two big players. This is why we have a Competition Act. If Canadian Airlines International and Air Canada were to sit down and share up the market, they would be acting contrary to the law.

**Senator Stollery:** It would never work in the shirt business, so I do not know why it would work in the airline business. They fix the prices in the shirt business, so I am sure they will find a way.

**Ms. Bloodworth:** If they fix prices and if they share up the market, they will be acting contrary to the Competition Act, which was recently amended. It was amended just under a year ago to add civil remedies as well as criminal remedies because people have been critical about the criminal remedies not being sufficient.

I do not think anyone should underestimate the effect of Wardair. Wardair has never been part of the club. They will continue to be aggressively competitive.

**Senator Stollery:** When I asked you about the service in northern Alberta, you said the service was not affected north of latitude 55. As you just said, as you go east it is north of 50 degrees. I would have thought the situation in northern Alberta, where they have grain growers and it is a settled area of the country . . . I guess we can extend it into parts of Saskatchewan and British Columbia. Why would you have a situation that guarantees them a service and not have the same guarantees for the Atlantic provinces? I think they have more or less the same problems?

**Mr. Withers:** The line pre-dates this legislation. It goes back to January to April of 1984. It was when we were having consultations with the air carriers, the users and the provinces on the first phase of the domestic air policy review. The then Minister of Transport, Mr. Axworthy, made the determination of that line based on all those consultations.

Various formulae were tried at the time. One of the first thoughts we had about the Atlantic was that all of Labrador and Newfoundland might be in it. It was interesting that the consensus from all the interested parties there said it was not what they wanted. They wanted to have a greater zone in which to let market forces operate under the new policy. That was why in that case the 50 was over there. It was the way it was developed.

Another thought was that in the west it would be the 60th parallel. That proved difficult to people who used the air services in northern Alberta, northern Saskatchewan and Manitoba.

**Senator Stollery:** Now that we have a concept being introduced in a very fundamental way, it still strikes me that a situation which exists since 1984 . . . Who knows how things were done in 1984, which was an election year, but it seems to

[Traduction]

**Mme Bloodworth:** Bien entendu, cela est vrai pour toute entreprise s'il n'y a que deux intervenants importants. C'est pourquoi nous avons une *Loi sur la concurrence*. Si les Lignes aériennes Canadien International et Air Canada se mettaient en devoir de se partager le marché, elles iraient à l'encontre de la loi.

**Le sénateur Stollery:** Cela ne fonctionnerait jamais sur le marché de la vente de chemises, donc je ne comprends pas pourquoi cela fonctionnerait dans l'industrie du transport aérien. On s'entend sur les prix dans l'industrie des chemises, donc je suis convaincu qu'ils trouveront le moyen de le faire.

**Mme Bloodworth:** S'ils s'entendent sur les prix et s'ils se partagent le marché, ils iront à l'encontre de la *Loi sur la concurrence*, qui a été modifiée récemment. Elle a été modifiée il y a bientôt un an pour ajouter des recours civils aux recours criminels, parce que les gens alléguaient que les recours criminels ne suffisaient pas.

Je ne pense pas que l'on puisse se permettre de sous-estimer l'influence de Wardair. Wardair a toujours fait cavalier seul. Elle continuera de mener une concurrence âpre.

**Le sénateur Stollery:** Lorsque je vous ai questionné sur le service assuré dans le nord de l'Alberta, vous avez répondu que le service n'était pas touché au nord de la latitude 55. Ainsi que vous l'avez dit, dans l'est, cette limite s'établit au nord de 50°. J'aurais conçu la situation dans le nord de l'Alberta, une zone peuplée du pays où l'on retrouve des producteurs céréaliers . . . je suppose que l'on peut étendre cette zone à des parties de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Pourquoi aurions-nous une situation qui leur garantisse un service et que la même garantie ne s'applique pas aux provinces de l'Atlantique? Il me semble qu'elles ont plus ou moins les mêmes problèmes?

**M. Withers:** La ligne est antérieure à la présente législation. Elle a été établie entre janvier et avril 1984. À ce moment, nous menions des consultations auprès des transporteurs aériens, des usagers et des provinces sur la première phase de la revue de la politique concernant le transport aérien intérieur. Le ministre des Transports du temps, M. Axworthy, a établi cette ligne en se basant sur toutes ces consultations.

Diverses formules ont été mises à l'essai à ce moment. Notre première idée au sujet de la Région de l'Atlantique était d'y englober la totalité du Labrador et de Terre-Neuve. Il est intéressant de noter que les parties intéressées ont indiqué que ce n'était pas ce qu'elles désiraient. Elles désiraient une zone plus étendue dans laquelle laisser les forces du marché s'exercer sous le régime de la nouvelle politique. C'est pourquoi la limite établie passe par 50°. C'est là la façon dont la zone a été délimitée.

Une autre idée était que, à l'ouest, la limite devrait suivre le 60° parallèle. Cela s'est révélé une difficulté pour les personnes qui utilisent les services aériens dans le nord de l'Alberta, dans le nord de la Saskatchewan et du Manitoba.

**Le sénateur Stollery:** Maintenant que nous nous trouvons en face d'une notion qui nous est présentée d'une manière très fondamentale, cela me frappe tout de même qu'une situation qui existe depuis 1984 . . . Qui sait comment les choses ont été

[Text]

me we have a privilege being granted to people in northern British Columbia, northern Alberta and other parts that is not being granted to Atlantic Canada. Even I, from Toronto, am aware that there are areas in Newfoundland where you have 12-hour bus rides because there is no service at all.

I am sure the service is terrific in Sydney, Nova Scotia, but it is not so great between St. John's and Grand Bank, Newfoundland, or at least it was not when I went there. Why have we privileged one part of the country and assured them of a particular service when we have not done it for another part of the country which has similarly difficult circumstances?

**Mr. Withers:** I would not agree that we are privileging anyone by this. I would also reiterate—

**Senator Stollery:** Why would they have put it in in the first place if it was not considered an exception to the rule?

**Mr. Withers:** It was put in to meet apprehensions about loss of service on what are called the thin routes to these areas. That was the main reason it was put in.

**Senator Stollery:** That is a pretty thin route, I would say.

**Mr. Withers:** You have in fact talked about Atlantic Canada. It was the firm position of people in Atlantic Canada that they did not want to be in this particular zone. They wanted to be in that part of the zone which was open to market forces because they reckoned that they would get better service, and people in the air carrier business reckoned that they could, and indeed would, increase the service they provided there. The record shows that they have.

**Senator Stollery:** I will not hector the point, but the only part of Canada I know of where you still take the train is basically the valley of the Matapédia, the Gaspé and New Brunswick. That is probably the most used train in the country today. If you went to Montreal tonight, you would find there were a lot of people taking the train because of so many of the communities it serves are not served by air.

The most you can say is that the area has marginal service. They do not even have the service that is guaranteed for Fort St. John and these other places because they have never had it. Yet they have said that it is okay, that they prefer to have market forces operating in their area, market forces that have never given them any air service. That is a very unusual position for someone to take in a negotiation—I do not have it, and I am now going to negotiate it so that I can never have it.

**Ms. Bloodworth:** Mr. Chairman, perhaps I could just clarify one point. In this legislation the area within the designated area does not have a guarantee of service any different from the service below that line. Whatever guarantee exists is a guarantee under a provision in the law that allows the Minister

[Traduction]

faites en 1984, qui était une année d'élections, mais il me semble qu'un privilège est accordé aux gens du nord de la Colombie-Britannique, du nord de l'Alberta et d'autres parties, et qui n'est pas accordé à la Région Atlantique du Canada. Même moi, qui viens de Toronto, je suis conscient du fait qu'il y a des endroits à Terre-Neuve où le voyageur doit souffrir des trajets de 12 heures en autocar parce que le service est inexistant.

Je suis certain que le service est superbe à Sydney (Nouvelle-Écosse), mais il n'est pas aussi épatant à St. John's et Grand Bank (Terre-Neuve), ou en tout cas, il ne l'était pas quand j'y suis allé. Pourquoi avons-nous privilégié une partie du pays et lui avons-nous assuré un certain service, et pourquoi ne l'avons-nous pas fait pour une autre partie du pays qui se trouve pareillement dans une situation difficile?

**M. Withers:** Je ne dirais pas que nous privilégions qui que ce soit de cette manière. Et je réaffirme que . . .

**Le sénateur Stollery:** Pourquoi alors l'avoir mise là, si ce n'était pas considéré une exception à la règle?

**M. Withers:** Elle a été mise là en réponse aux appréhensions concernant la perte de service sur ce qu'il est convenu d'appeler les routes à faible volume dans ces régions. C'est là la raison principale pour laquelle la limite a été fixée.

**Le sénateur Stollery:** C'est une route à bien faible volume, à mon avis.

**M. Withers:** Vous avez en réalité parlé de la Région de l'Atlantique du Canada. La position ferme des gens de la Région de l'Atlantique du Canada était qu'ils ne voulaient pas être dans cette zone particulière. Ils voulaient être dans une zone qui soit ouverte aux forces du marché parce qu'ils étaient convaincus qu'ils obtiendraient un meilleur service, et les gens de l'industrie du transport aérien estimaient qu'ils pourraient effectivement accroître le service qu'ils assuraient en cet endroit. Le dossier indique qu'ils l'ont fait.

**Le sénateur Stollery:** Je n'insisterai pas sur ce point, mais la seule partie du Canada que je connaisse où l'on prend encore le train est principalement la vallée de la Matapédia, la Gaspésie et le Nouveau-Brunswick. C'est probablement le service ferroviaire le plus utilisé au pays aujourd'hui. Si vous alliez à Montréal ce soir, vous verriez que beaucoup de gens prennent le train parce qu'un très grand nombre de collectivités desservies par le train ne sont pas desservies par les transports aériens.

La seule conclusion qu'on puisse tirer est que la desserte de la région répond à peine à la demande. Cette région n'a même pas le service garanti pour Fort St John et ces autres endroits parce qu'elle ne l'a jamais eu. Par contre, les résidents ont dit que la situation leur convenait, qu'ils préfèrent que les forces du marché agissent dans leur région; forces du marché qui ne leur ont jamais donné de service aérien. Ils ont adopté une position de négociation très inhabituelle: dire qu'on n'a pas telle chose et qu'on va négocier pour ne jamais l'obtenir.

**Mme Bloodworth:** Monsieur le président, permettez-moi d'éclaircir un point. Dans la loi, cette partie de la région désignée ne bénéficie pas d'une garantie de service qui soit différente du service au sud de cette limite. Quelle que soit la garantie, elle est prévue dans la loi qui permet au Ministre de



[Text]

to subsidize essential air service anywhere in the country. That is not dependent on the line.

What is different above and below the line is the regulation of the entry of new carriers. Below the line there will not be a prevention of new carriers' entering the market on purely economic grounds—in other words, because some regulatory body does not think there is sufficient market to allow a new entry. Above the designated line that can occur. That is the difference between the two areas.

**Senator Stollery:** When I asked the question in the first place it was related to what kind of service a person could expect if he or she was flying between Edmonton and Whitehorse. As I understood the answer—I am sure the answer was given in good faith—this was covered by a proviso that guaranteed certain services north of latitude 55, which I thought meant that the people north of that particular line were guaranteed a service under a special proviso in the act. Is that not so?

**Mr. Withers:** I would like to make it clear, Mr. Chairman, that I did not use the words "guaranteed service". I said that it did not change the conditions from those that exist at the moment.

**Le sénateur De Bané:** Mais, monsieur Withers, l'objectif n'est-il pas d'essayer d'améliorer la situation? Je vous donne un exemple. Pour aller d'Ottawa à Mont-Joli en avion, je dois payer 550\$; c'est le prix d'un billet aller-retour. Cela fait tant de dollars le mille. Quand je prends l'avion d'Ottawa à Halifax, c'est beaucoup moins cher le mille et également en chiffres absolus. Si je prends l'avion de Toronto à Londres, c'est encore beaucoup moins cher.

Je comprends votre point de vue quand vous dites que le projet de loi ne change pas grand-chose à la situation actuelle à tel égard et à tel autre, mais ne pensez-vous pas que vous devriez aussi essayer d'améliorer les choses? Monsieur Withers, vous serez d'accord avec moi pour dire qu'aucun autre pays au monde n'a, comme le Canada, une densité de deux personnes au kilomètre carré. Cela n'existe nulle part ailleurs, et c'est le rôle du gouvernement central que de s'assurer que tout ce territoire soit habité dans la mesure du possible. Cela fait 18 ans que je suis en politique, et je me dis que cette situation n'a aucun sens. J'espère qu'elle va s'améliorer.

Je comprends votre argument, sénateur Stollery. Cela ne change pas la situation actuelle. Moi, je voudrais l'améliorer.

**M. Withers:** Je demanderais à Mme Bloodworth de faire un commentaire sur le prix du billet aller-retour Ottawa—Mont-Joli, soit 550\$.

**Ms. Bloodworth:** I would like to answer with a comparison between a situation in the Maritimes and the Gaspé. We have already discussed the improvement that has taken place in service in the Maritimes. The improvement took place over the period since increased competition has been allowed into that market. Over most of that same period Quebec Air was very heavily subsidized by the provincial government and was providing service into the Gaspé. While it was being subsidized

[Traduction]

subventionner les services aériens essentiels dans tout le pays. Elle n'est pas fonction de cette limite.

La différence réside en la réglementation de l'entrée de nouveaux transporteurs. Au sud de la limite, il ne sera pas interdit à de nouveaux transporteurs de pénétrer dans un marché pour des raisons purement économiques. En d'autres mots, parce qu'un organisme réglementaire juge que la demande n'est pas assez forte pour soutenir un nouveau venu. Au nord de la ligne désignée, cette situation peut se produire. Voilà la différence entre les deux régions.

**Le sénateur Stollery:** Lorsque ma question portait sur le type de service auquel pouvait s'attendre un passager qui allait d'Edmonton à Whitehorse en avion. Si j'ai bien compris la réponse, qui, j'en suis sûr, a été donnée en toute bonne foi, la situation était visée par une disposition garantissant certains services au nord du 55<sup>e</sup> parallèle, ce qui, à mon avis, signifiait que les résidents au nord de cette ligne avaient reçu la garantie d'un service en vertu d'une disposition spéciale de la loi. Est-ce juste?

**M. Withers:** Je voudrais préciser, M. le président, que je n'ai pas prononcé les mots «service garanti». J'ai dit que cela ne changeait pas les conditions existantes.

**Senator De Bané:** But, Mr. Withers, is it not the objective to try to improve the situation? I will give you an example. To go from Ottawa to Mont-Joli by plane, I have to pay \$550; that is the price of a round-trip ticket. That makes it so many dollars a mile. When I fly from Ottawa to Halifax, it is much cheaper per mile and also in absolute figures. If I take a plane from Toronto to London, it is much cheaper again.

I understand your point of view when you say that the Bill does not change anything much in the present situation in one way or another, but do you not think that you should try to improve things? Mr. Withers, you will agree with me that no other country in the world has, like Canada, a density of two persons per square kilometre. This is not the case anywhere else, and it is the role of the central government to ensure that all this territory is inhabited to the greatest extent possible. I have been in politics for eighteen years, and I tell myself the situation makes no sense. I hope that it is going to improve.

I understand your argument, Senator Stollery. That does not change the present situation. I personally would like to improve it.

**Mr. Withers:** I would ask Mrs. Bloodworth to comment on the \$550 price tag on a Ottawa-Mont-Joli round-trip ticket.

**Mme Bloodworth:** J'aimerais répondre en établissant une comparaison entre les Maritimes et la Gaspésie. Nous avons déjà parlé de l'amélioration du service des Maritimes. Elle s'est produite au cours de la période pendant laquelle une concurrence accrue a été permise sur ce marché. À peu près au moment, Québécois recevait de très grosses subventions du gouvernement provincial et desservait la Gaspésie. Malgré

[Text]

very heavily, you did not see the entry into that market of the same carriers you saw enter the maritime market.

I think we have a good example of the distortion that can take place when the market is not allowed some play. This bill does not allow complete play of the market. It is not only the market. There is a safety net in section 85 to provide for essential air services when all else fails. I think the comparison between the Gaspé and the Maritimes, where you have very similar areas in some respects, shows the people in the Maritimes benefited by having more competition during that period, a benefit that the people in the Gaspé did not have. Unfortunately it is still working itself out. That does not change over time. You had a carrier which was very heavily subsidized and government intervention ceased.

**Senator Stollery:** You would have to compare it to New Brunswick. The Gaspé and New Brunswick are more comparative than Nova Scotia, because they both have a similar problem. Has deregulation assisted New Brunswick?

**Ms. Bloodworth:** Yes. When I say the Maritimes, I am talking about New Brunswick, Prince Edward Island, and Nova Scotia. There has been a considerable change in the pattern of service, but over the period in which I have been involved with this I have had no one tell me the service is worse. In fact, people in the Maritimes—I could extend that to Atlantic Canada, because I think the same is true in Newfoundland—are happy with the service they have. They will say, as Senator Muir said a few moments ago, they have better service than they have ever had. I would suggest it is during a period when additional competition was added to that market, since 1984.

**Senator Le Moyne:** Is competition possible everywhere, madam?

**Ms. Bloodworth:** No, competition is not possible everywhere. I think there are routes in this country which will never have two carriers because they cannot support two carriers. This bill recognizes it in certain ways. It recognizes that there is a whole area of the country where there are thinner routes than elsewhere and some degree of economic regulation will continue. It is the designated area. It also recognizes it by providing a fair complaint provision, even within southern Canada, for increases where it is the only alternative. There is one service.

It also recognizes it providing the section 85 provides a safety net. Where there is an essential air service and no one will provide on their own hook by market forces, there is a provision for the government to step in and subsidize it. We do not expect that is often going to be necessary. We do not subsidize air services generally in this country today. There have been one or two in the past, but there has been no general air service subsidy program in this country. I do not expect that to change. But there will be routes where there is only one carrier.

In southern Canada, under this legislation, if another carrier thinks it can provide a better service it will be able to enter

[Traduction]

l'importance des subventions, ce marché n'a pas connu par les mêmes transporteurs que celui des Maritimes.

À mon avis, nous avons là un bon exemple de la distorsion possible si aucun jeu n'est permis dans un marché donné. Le projet de loi ne donne pas libre cours aux forces du marché. Mais il n'y a pas que le marché. Un filet de sécurité est prévu à l'article 85 pour la prestation de services aériens essentiels en dernier recours. À mon avis, la comparaison entre la Gaspésie et les Maritimes, régions semblables à maints égards, montre que les résidents des Maritimes ont tiré profit d'une certaine concurrence durant cette période, au contraire des Gaspésiens. Malheureusement, les choses ne se sont pas encore arrangées. Le temps n'y fait rien. Un transporteur recevait de grosses subventions et l'intervention gouvernementale a cessé.

**Le sénateur Stollery:** Vous l'avez comparé au Nouveau-Brunswick. La Gaspésie et le Nouveau-Brunswick sont maintenant plus concurrentiels que la Nouvelle-Écosse, parce qu'ils avaient tous deux un problème semblable. La déréglementation a-t-elle aidé le Nouveau-Brunswick?

**Mme Bloodworth:** Oui. Par Maritimes, j'entends le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse. Le type de service a considérablement changé, mais depuis que je travaille à ce dossier, on ne m'a jamais dit que le service s'était détérioré. De fait, des résidents des Maritimes, voire de la région de l'Atlantique, parce qu'à mon sens, la même chose vaut pour Terre-Neuve, sont satisfaits du service. Ils affirment, tout comme l'a dit le sénateur Muir il y a quelques instants, que le service n'a jamais été meilleur. J'avance même que cela s'est passé durant une période où la concurrence a augmenté, soit depuis 1984.

**Le sénateur Le Moyne:** Est-ce que la concurrence est possible n'importe où, Madame?

**Mme Bloodworth:** Non, elle n'est pas possible partout. Certaines routes, je crois n'auront jamais deux transporteurs, parce que la demande est insuffisante. Le projet de loi le reconnaît de certaines façons. Il tient compte du fait qu'il y a toute une partie du pays où les routes sont moins achalandées qu'ailleurs et où une certaine réglementation économique sera maintenue. Il s'agit de la région désignée. À cette fin, le projet de loi prévoit aussi des dispositions équitables pour porter plainte, même dans le sud du pays, au sujet des majorations dans les endroits où le transport aérien est le seul moyen de transport, où il n'y a qu'un service.

Le projet de loi contient également l'article 85 qui constitue un filet de sécurité. Là où il y a un service aérien essentiel et où personne ne veut le fournir en s'en remettant aux forces du marché, une disposition permet au gouvernement d'intervenir et de subventionner le service. Nous ne nous attendons pas à ce que ce soit nécessaire bien souvent. Aujourd'hui, en général, le gouvernement fédéral ne subventionne pas les services aériens au pays. Il l'a fait deux ou trois fois par le passé, mais il n'a jamais eu de grand programme de subvention des services aériens. À mon avis, cela va changer. Mais il y aura des routes où il n'y aura qu'un transporteur.

Dans le sud du pays, en vertu de cette loi, si un autre transporteur croit qu'il peut fournir un meilleur service, il pourra pénétrer dans un marché assez facilement, pourvu qu'il satis-



[Text]

that market relatively easily, provided it can meet the required safety conditions and carry the required liability insurance.

**Senator Adams:** We live in the eastern Arctic. We can get in the same airline to come the route from Yellowknife to Rankin Inlet to Winnipeg. We are closer to Winnipeg. The same people get in from Yellowknife to go to Rankin to Winnipeg—and they pay less in airfare than we do. How does that system work?

**Ms. Bloodworth:** I am not going to defend any airline's pricing policy, any more than I am going to defend the railways or the trucking companies for their pricing policies. I can say that pricing is not always mileage related. There are sometimes other factors.

Under this bill, there will remain a possibility of someone within the designated area complaining about the basic fare level. I cannot speak to the specific case. All I can say is that under the legislation you will retain the right to complain and have another party, the agency, examine the question.

**The Chairman:** If there are no further questions, we will adjourn until Tuesday at 9 a.m.

[Traduction]

fasse aux normes de sécurité et qu'il ait contracter l'assurance de responsabilité civile voulue.

**Le sénateur Adams:** Nous vivons dans l'est de l'Arctique. Le même transporteur nous permet de faire le trajet Yellowknife-Rankin Inlet-Winnipeg. Nous sommes plus près de Winnipeg. Les mêmes passagers partent de Yellowknife pour se rendre à Rankin Inlet et à Winnipeg, et le prix de leur billet est moins élevé que le nôtre. Comment cela fonctionne-t-il?

**Mme Bloodworth:** Je ne veux pas me porter à la défense de la politique d'établissement des prix d'un transporteur ou d'un autre, pas plus que de celles des compagnies ferroviaires ou de camionnage. Je puis toutefois vous dire que le prix du billet n'a pas toujours trait à la distance parcourue. D'autres facteurs entrent parfois en jeu.

En vertu du projet de loi, il reste possible qu'un résident de la région désignée porte plainte au sujet du tarif de base. Je ne puis citer un cas en particulier. Tout ce que je puis dire est que la loi confère le droit de porter plainte et de faire examiner la question par une tierce partie, c'est-à-dire l'Office.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, la séance est ajournée jusqu'à mardi, 9 heures.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### Morning Sitting:

#### *From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:*

Mr. Michael Lynk, Assistant to the President;  
Mr. Harry Moon.

#### *From the Canadian Union of Public Employees:*

Mr. Richard Balnis, Research Assistant;  
Mr. Richard Nolan, President, Air Division.

#### *From the Brotherhood Railway Carmen of Canada:*

Mr. Léo Roy, 2nd Vice-President;  
Mr. Brian MacDonagh, Assistant Vice-President, C.P. Section.

### Afternoon Sitting:

#### *From the Canadian Retail Shippers' Association:*

Mr. Doug Stewart, General Manager;  
Mr. David McCalden, National Distribution Manager (Sears Canada);  
Mr. L. Kaine, Distribution Services Manager (Eaton's).

#### *From the Coalition of Concerned Shippers:*

Mr. Ken Johnston, Manager, Transportation and Traffic;  
Mr. Bob Toporowski, Manager, Transportation and Planning.

#### *From the Department of Transport:*

Mr. R. Withers, Deputy Minister;  
Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

### Séance de l'avant-midi:

#### *De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:*

M. Michael Lynk, adjoint au président;  
M. Harry Moon.

#### *Du Syndicat canadien de la fonction publique:*

M. Richard Balnis, attaché de recherche;  
M. Richard Nolan, président de la division aérienne.

#### *De la Fraternité des wagonniers de chemins de fer:*

M. Léo Roy, 2<sup>e</sup> vice-président;  
M. Brian MacDonagh, adjoint au vice-président, section C.P.

### Séance de l'après-midi:

#### *De «Canadian Retail Shippers' Association»:*

M. Doug Stewart, directeur général;  
M. David McCalden, directeur de la distribution nationale (Sears Canada);  
M. L. Kaine, directeur, services de distribution (Eaton's).

#### *De «Coalition of Concerned Shippers»:*

M. Ken Johnston, directeur du transport et du trafic;  
M. Bob Toporowski, directeur du transport et de la planification.

#### *Du ministère des Transports:*

M. R. Withers, sous-ministre;  
M<sup>me</sup> Margaret Bloodworth, conseiller général intérimaire.





Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la  
trente-troisième législature 1986-1987

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

---

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

---

Tuesday, July 28, 1987

Le mardi 28 juillet 1987

**Issue No. 22**

**Fascicule n° 22**

**Ninth proceedings on:**

**Neuvième fascicule concernant:**

Bill C-18, An Act respecting national  
transportation, and

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant  
les transports, et

Bill C-19, Motor Vehicle Transport  
Act, 1986

---

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les  
transports routiers

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*  
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

De Bané	Macdonald ( <i>Cape Breton</i> )
Bell	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (or Frith)	Stollery

*\*Ex officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator De Bané substituted for that of the Honourable Senator Adams. (July 23, 1987)

The name of the Honourable Senator Graham substituted for that of the Honourable Senator Bosa. (July 27, 1987)

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois  
*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

De Bané	Macdonald ( <i>Cap-Breton</i> )
Bell	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (ou Frith)	Stollery

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur De Bané substitué à celui de l'honorable sénateur Adams. (Le 23 juillet 1987)

Le nom de l'honorable sénateur Graham substitué à celui de l'honorable sénateur Bosa. (Le 27 juillet 1987)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Monday, June 29, 1987:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division.”

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Monday, June 29, 1987:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, c.p., que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 28 JUILLET 1987  
SÉANCE DE L'AVANT-MIDI  
(39)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bosa, Davey, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), Stewart et Stollery. (8)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

## Témoins:

*Du Bureau canadien de la sécurité aérienne:*

M. Bernard M. Deschênes, président;  
M. Ken Johnson, directeur exécutif;  
M. William Tucker, directeur, programmes de sécurité.

*De l'Association canadienne du camionnage:*

M. Bill MacKinnon, président de l'A.C.C., et président et chef de la direction de MacKinnon Transport, Guelph;  
M. Louis-Paul Tardif, directeur général;  
M. Ken MacLaren, vice-président, liaison du gouvernement.

*De la Compagnie Iron Ore du Canada:*

M. Carl Nickels, président;  
M. Jean-Pierre Maltais, directeur aux affaires publiques;  
M. Frank Titas, vice-président et secrétaire corporatif.

*De Transport 2000:*

M<sup>me</sup> Raymonde Cahill, ancienne présidente;  
M. John Howe, attaché de recherche.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Deschênes dépose un mémoire, pièce justificative, TC-22-A, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

M. MacLaren dépose un mémoire, pièce justificative, TC-22-B, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

M. Nickels dépose un mémoire, pièce justificative, TC-22-C, et un document, pièce justificative TC-22-C1, fait une présentation et avec ses témoins, répond aux questions.

M<sup>me</sup> Cahill dépose un mémoire, pièce justificative, TC-22-D, et un document, pièce justificative TC-22-D1, fait une présentation, et avec M. Howe, répond aux questions.

A 12 h 06, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 28, 1987  
MORNING SITTING  
(39)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bosa, Davy, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), Stewart and Stollery. (8)

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

## Witnesses:

*From the Canadian Aviation Safety Board:*

Mr. Bernard M. Deschênes, President;  
Mr. Ken Johnson, Executive Director;  
Mr. William Tucker, Director of Security Programs.

*From the Canadian Trucking Association:*

Mr. Bill MacKinnon, President of CTC and Chief Executive Officer of MacKinnon Transport, Guelph;  
Mr. Louis-Paul Tardif, General Manager;  
Mr. Ken MacLaren, Vice President, Government Relations.

*From the Iron Ore Company of Canada:*

Mr. Carl Nickels, President;  
Mr. Jean-Pierre Maltais, Director of Public Affairs;  
Mr. Frank Titas, Vice President and Corporate Secretary.

*From Transport 2000:*

Mrs. Raymonde Cahill, Past President;  
Mr. John Howe, Research Assistant.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Deschênes tabled a brief, exhibit TC-22-A, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mr. MacLaren tabled a brief, exhibit TC-22-B, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mr. Nickels tabled a brief, exhibit TC-22-C, and a document, exhibit TC-22-C1, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mrs. Cahill tabled a brief, exhibit TC-22-D, and a document, exhibit TC-22-D1, made a presentation and, along with Mr. Howe, answered questions.

At 12:06 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2 o'clock p.m.



LE MARDI 28 JUILLET 1987  
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(40)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 14 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bosa, Davey, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), et Stewart. (7)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins:*

*De «Wabush Mines/Pickands Mather Co»:*

M. Frank H. Carter, avocat général;  
M. J. F. Howard, (Blake, Cassels and Graydon).

*De l'Association canadienne des transports aériens:*

M. Gordon Sinclair, président et chef de la direction.

*De «Automobile Importers of Canada»:*

M. Peter Dawes, secrétaire de «AIC» et premier vice-président de l'Association des importateurs canadiens inc.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Carter dépose un mémoire, pièce justificative, TC-22-E, fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Sinclair dépose un mémoire, pièce justificative, TC-22-F, fait une présentation et répond aux questions.

M. Dawes dépose un mémoire, pièce justificative, TC-22-G, fait une présentation et répond aux questions.

A 16 h 00, le Comité se réunit à huis clos.

A 16 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 28 JUILLET 1987  
(41)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 16 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bosa, Davey, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), et Stewart. (7)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

TUESDAY, JULY 28, 1987  
AFTERNOON SITTING  
(40)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bosa, Davey, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*) and Stewart. (7)

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

*Witnesses:*

*From Wabush Mines/Pickands Mather Co:*

Mr. Frank H. Carter, General Solicitor;  
Mr. J. F. Howard, Blake, Cassels and Graydon.

*From the Air Transport Association of Canada:*

Mr. Gordon Sinclair, President and Chief Executive Officer.

*From Automobile Importers of Canada:*

Mr. Peter Dawes, Secretary to the AIC and Senior Vice President of the Canadian Importers Association.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Carter tabled a brief, exhibit TC-22-E, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mr. Sinclair tabled a brief, exhibit TC-22-F, made a presentation and answered questions.

Mr. Dawes tabled a brief, exhibit TC-22-G, made a presentation and answered questions.

At 4 o'clock p.m., the Committee withdrew to sit in camera.

The Committee adjourned at 4:30 o'clock p.m.

TUESDAY, JULY 28, 1987  
(41)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 4 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bosa, Davey, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*) and Stewart. (7)

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

L'honorable sénateur Le Moyne propose  
Que le Comité se réunisse à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président dépose un document confidentiel préparé par le service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que le document soit étudié au cours d'une réunion les 5 ou 6 août 1987 et;

Que le Comité étudie les Projets de loi C-18 et C-19, article par article, au cours d'une réunion le 5 août 1987.

A 16 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

The Honourable Senator Le Moyne moved—  
Tha the Committee sit in camera, without the benefit of interpretation or transcription services.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Chairman tabled a confidential document prepared by the Research Branch of the Library of Parliament.

The Honourable Senator Stewart moved—

That the document be examined during a meeting, either on August 5 or 6, 1987; and

That the Committee undertake a clause-by-clause study of Bill C-18 and Bill C-19 at a meeting on August 5, 1987.

The Committee adjourned at 4:30 o'clock p.m.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Tuesday, July 28, 1987

[Text]

**The Chairman:** I call the meeting to order. Good morning.

We have with us this morning Mr. Bernard Deschênes, President, Canadian Aviation Safety Board, as well as Mr. Ken Johnson and Mr. William Tucker. Mr. Deschênes, would you please proceed.

**Mr. Bernard Deschênes (President, Canadian Aviation Safety Board):** I have a short opening statement. I was pleased to accept your invitation to appear here to express some of the views of the Canadian Aviation Safety Board at this hearing.

With me today is Mr. Ken Johnson, the CASB's Executive Director, and Mr. William Tucker, Director of the Safety Programs Branch. A number of other CASB personnel are also present in case their advice or assistance is required.

In accordance with my understanding of your request, I have not prepared an exhaustive analysis of the provisions of Bill C-18. However, I can provide you with some specific remarks on economic regulatory reform or deregulation, and the possible impacts of the bill on aviation safety in Canada. I will also highlight a few provisions of the bill.

Depuis ses débuts, en 1984, le Bureau canadien de la sécurité aérienne a suivi avec attention l'évolution des statistiques sur les faits aéronautiques, de manière à dépister tout signe précurseur d'impact négatif de la déréglementation économique, sur la sécurité aérienne.

Comme vous le savez, l'assouplissement de la réglementation amorcé dans l'industrie aérienne a débuté il y a quelques années alors que l'honorable Lloyd Axworthy était ministre des Transports. Cette politique a pris plus d'ampleur quand le ministre des Transports de l'époque, l'honorable Don Mazankowski, a annoncé, en mai 1985, sa politique «Aller sans entraves». Vous comprendrez que nous avons peu de données à date. L'analyse de ces rares données ne nous permette pas encore de nous prononcer catégoriquement sur l'impact de la déréglementation sur la sécurité aérienne au Canada.

Le seul exemple canadien que nous connaissons est le suivant: la réglementation économique touchant les transporteurs par hélicoptères qui a été assouplie en 1980.

Suite à l'augmentation inusitée des accidents d'hélicoptères, en 1981, le prédécesseur de notre bureau, le Bureau de sécurité aérienne de Transports Canada, a mené une étude afin d'établir s'il y avait un lien de cause à effet entre le nombre élevé d'accidents d'hélicoptères survenus en 1981 et la déréglementation. Cette relation ne put être établie.

Fait à souligner, le nombre d'accidents d'hélicoptères et le taux d'accidents ont diminué sensiblement depuis 1981, pour atteindre des bas niveaux jamais vus auparavant. Ces données, évidemment, ne concernent que les hélicoptères. Elles ne peuvent donc pas servir de base pour juger de l'activité aérienne générale.

## TÉMOIGNAGES

Mardi, le 28 juillet 1987

[Traduction]

**Le président:** La séance est ouverte. Bonjour.

Ce matin, nous accueillons M. Bernard Deschênes, président du Bureau canadien de la sécurité aérienne, ainsi que MM. Ken Johnson et William Tucker. Monsieur Deschênes, la parole est à vous.

**M. Bernard Deschênes, président du Bureau canadien de la sécurité aérienne:** Je vais faire une brève déclaration préliminaire. Il me fait plaisir d'accepter votre invitation à témoigner devant le Comité pour exposer les vues du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Je suis accompagné, aujourd'hui, de M. Ken Johnson, directeur exécutif du BCSA, et de M. William Tucker, directeur des programmes de sécurité, ainsi que d'autres employés du Bureau à qui j'ai demandé d'assister pour fournir des conseils et de l'aide, le cas échéant.

Suivant mon interprétation de votre demande, je n'ai pas préparé une analyse exhaustive des dispositions du projet de loi C-18. Je suis cependant en mesure de vous faire part d'observations précises sur la réforme de la réglementation économique ou la déréglementation, et sur les répercussions possibles du projet de loi sur la sécurité du transport aérien au Canada. Je vais également insister sur quelques dispositions du projet de loi.

Since its establishment in 1984, the Canadian Aviation Safety Board has followed closely the trend in statistics on aviation incidents, in order to detect any early indication of the negative impact of economic deregulation on aviation safety.

As you know, the easing of air transport industry regulations was begun a few years ago under the honorable Lloyd Axworthy, then Minister of Transport. The scope of deregulation was extended in May 1985 when the Minister of Transport, the honourable Don Mazankowski, issued his policy in "Freedom to Move". We have little information as yet, you understand. Our analysis being based on insufficient data, we are not yet able to draw firm conclusions as to the impact of deregulation on aviation safety in Canada.

We know of only one example in Canada: the easing of the economic regulation of helicopter transportation in 1980.

Following the unusual increase in helicopter accidents in 1981, the Aviation Safety Bureau of Transport Canada, which preceded the CASB, did a study in order to ascertain if there was a causal link between the high number of helicopter accidents in that year and deregulation. No relationship could be established.

It should be noted that, since 1981, both the number of helicopter accidents and their rate have decreased significantly to record low levels. Of course, this data relates only to helicopters. It cannot therefore serve as a basis for analysis of the aviation industry as a whole.

## [Text]

Le Bureau maintient des relations étroites avec son équivalent américain, le *National Transportation Safety Board*. L'industrie aérienne des États-Unis fonctionne sous un régime non réglementé depuis 1978. Le NTSB a suivi de près la situation et nous a avisés que son analyse sur les accidents ne permet pas d'établir de lien entre la déréglementation et le niveau de la sécurité aérienne.

En fait, comme on vous l'a sans doute déjà dit, le taux d'accidents—c'est-à-dire le nombre d'accidents par 100,000 heures de vol—a continué de diminuer aux États-Unis, depuis 1978.

This by no means implies that the CASB will not be monitoring the situation closely as economic deregulation unfolds in Canada. The board will continue to gather data from its investigations and to perform analyses, and if new safety deficiencies emerge in a deregulated environment the board will take action immediately to address those deficiencies and propose appropriate safety recommendations.

As I mentioned earlier, the board has a few specific comments regarding some of the provisions contained in the bill. Referring to subclause 3.(1), the board is pleased to note the importance given to safety in the declaration that Canada should have a safe, economic, efficient, adequate network of viable and effective transportation services. This priority being given to safety is entirely consistent with the sole object of the CASB, which is to advance aviation safety.

The board was pleased to note that following our appearance before the House of Commons standing committee, the wording of proposed paragraph 3.(1)(a), which read "meets acceptable safety standards", has been amended to read "meets the highest practicable safety standards".

At the time, we believed all sectors of aviation and other transportation modes should strive to make the system as safe as possible, not to a pre-set level of safety, as the words "acceptable standard" indicated.

Referring to proposed paragraph 3.(1)(f), the board endorses this compensation clause for resources, facilities and services, which cover situations where a carrier is compelled to provide service at a loss as an imposed public duty. This provision should go far to maintain safety levels by reducing the risk to safety that may be inherent in directing carriers to provide services below cost.

I should also mention that the board agrees with the provisions with respect to designated areas above the 50th parallel.

Based on its review of Bill C-18, and subject to one or two specific comments I mentioned earlier, the board is quite satisfied that it will be able to operate as intended in the new transportation environment that will exist with the passage of this bill and the creation of the National Transportation Agency.

## [Traduction]

The Board maintains a close relationship with its American counterpart, the National Transportation safety Board. In the United States, the aviation industry operates in a deregulated environment since 1978. The NTSB has studied developments closely and has informed us that the results do not reveal a link between deregulation and the level of safety in air transportation.

In fact, as you are probably aware already, the accident rate, that is the number of accidents per 100,000 hours of flight, has decreased constantly in the United States since 1978.

Cela ne veut pas dire que le BCSA ne suivra pas de près l'évolution de la déréglementation économique au Canada. Le Bureau continuera de recueillir des données puisées dans les enquêtes et de faire des études et, si le Bureau constate un affaiblissement de la sécurité par suite de la déréglementation, il prendra des mesures immédiates pour remédier à la situation et recommandera les mesures de sécurité qu'il juge convenables.

Comme je l'ai déjà dit, j'aimerais, au nom du Bureau, faire quelques observations sur certaines dispositions du projet de loi. En ce qui concerne le paragraphe 3(1), le Bureau est heureux de constater l'importance accordée à la sécurité dans ces dispositions qui prévoient la mise en place au Canada d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces. La priorité accordée à la sécurité concorde parfaitement avec l'unique objectif du BCSA qui est de promouvoir la sécurité aérienne.

Les membres du Bureau ont été heureux de constater qu'à la suite de leur témoignage devant le Comité permanent de la Chambre des communes, la formulation de l'alinéa 3(1)a) a été modifiée pour remplacer «soit conforme aux normes de sécurité acceptables» par «soit conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique».

Nous étions d'avis, à ce moment-là, que tous les segments du transport aérien et les autres modes de transport devaient s'efforcer de rendre le réseau le plus sûr possible et non pas d'atteindre un degré de sécurité préétablie, comme le laissaient supposer les mots «normes acceptables».

En ce qui concerne l'alinéa 3(1)f), le Bureau est d'accord que soit prévue l'indemnisation des transporteurs pour les coûts des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de fournir au public, lorsque cela leur occasionne des pertes. Ces dispositions devraient contribuer beaucoup au maintien des niveaux de sécurité, parce qu'elles réduisent la possibilité d'un affaiblissement de la sécurité lorsque les transporteurs sont obligés de fournir des services à un prix inférieur à leur coût.

Je signale aussi que le Bureau est d'accord avec les dispositions visant les régions désignées au nord du 50<sup>e</sup> parallèle.

Après avoir examiné les dispositions du projet de loi C-18 et sous réserve des quelques observations que je viens de faire, le Bureau a la certitude de pouvoir s'acquitter de son mandat sous le nouveau régime qui sera mis en place après l'adoption de ce projet de loi et la création de l'Office national des transports.



*[Text]*

The bill embraces safety as being of paramount importance, which is entirely consistent with the legislative mandate, principles and philosophy of the CASB. The principle of safety being of paramount importance also applies to the proposed multimodal transportation accident investigation board, which the Minister of Transport announced and said would be modelled after the CASB. The principles that led to the establishment of our board are largely embodied in the recommendations made by Justice Dubin in his report on aviation safety. Justice Dubin recommended, and I quote:

In most cases, the name given to a tribunal may not be of particular significance. In this case I think it is important to emphasize the real objective of the tribunal. For that reason I think the word "safety" should be included in the name of the new independent tribunal.

Justice Dubin went on to state:

The function of the tribunal should be much more than the investigation and reporting of accidents and incidents, as important as that function is. Such activities are merely steps to be taken towards the ultimate objective of the tribunal, which should be that of accident prevention. The tribunal's sole concern must be that of aviation safety.

The board believes, for the same reasons as Justice Dubin, it is imperative that the word "safety" be incorporated into the name of the new proposed multimodal board. I understand that legislation to that effect is to be tabled in the fall.

That board should not be limited to accident investigation. Like the CSB, it should identify safety deficiencies by investigating incidents as well as accidents and by conducting safety studies into situations or conditions which, if left unattended, could induce accidents or incidents. It should of course also make recommendations designed to eliminate or reduce safety deficiencies and report publicly thereon.

In closing, I would like to reiterate our view that a reduction in the level of safety is not a necessary outcome of economic regulator reform, at least on the air side of things, which is our concern. We believe through diligence and co-operation on the part of an independent safety board, the Department of Transport and the aviation community, the present high level of aviation safety will not be lost. It can indeed continue to advance towards that ultimate goal of achieving safety in absolute terms.

Monsieur le président, je vous remercie, au nom du Bureau, de nous avoir invités à contribuer à vos travaux législatifs. Je suis heureux de constater que l'élaboration du projet de loi C-18 tient compte de l'aspect sécuritaire dans les transports. C'est aussi notre principale préoccupation dans le domaine aérien.

**Le président:** Merci, monsieur Deschênes.

*[Traduction]*

La sécurité est de première importance dans ce projet de loi, ce qui concorde parfaitement avec le mandat, les principes et les vues du BCSA. L'importance primordiale du principe de sécurité s'applique également au bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal dont le ministre des Transports a proposé la création et dont le rôle et la structure devraient rappeler ceux du BCSA. Les principes qui sous-tendent la création du BCSA sont énoncés, en grande partie, dans les recommandations formulées par le juge Dubin dans son rapport sur la sécurité aérienne. Il a recommandé, en substance, ce qui suit:

Dans la plupart des cas, l'appellation d'un tribunal n'a pas d'importance particulière. Dans ce cas, à mon avis, il importe de faire ressortir l'objectif réel du tribunal. Pour cette raison, je crois que le terme «sécurité» devrait figurer dans le nom du nouveau tribunal indépendant.

Et il ajoute,

le rôle d'un tribunal ne devrait pas se résumer à faire enquête et à présenter des rapports sur des accidents et incidents, si important que soit ce rôle. Ces activités constituent seulement des mesures permettant au tribunal d'atteindre son objectif qui doit être la prévention des accidents. L'unique préoccupation du tribunal doit être d'assurer la sécurité aérienne.

Pour les mêmes raisons que le juge Dubin, le Bureau estime qu'il est indispensable d'inclure le mot «sécurité» dans le nom du bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal dont on propose la création. Il semble d'ailleurs qu'un projet de loi sur la création d'un tel bureau sera déposé à l'automne.

Ce bureau ne devrait pas se limiter à enquêter sur des accidents. Comme le BCSA, il devrait aussi veiller à ce qu'il n'y ait pas affaiblissement de la sécurité. À cette fin, il serait souhaitable qu'il mène des enquêtes sur des incidents et des accidents et étudie diverses situations qui, si elles ne font pas l'objet de mesures correctives, risquent de donner lieu à des incidents ou à des accidents. Bien entendu, le bureau devrait également présenter des recommandations propres à réduire les risques d'accident et d'incident et rédiger des rapports à ce sujet qui seraient diffusés dans le public.

En terminant, je répète qu'à notre avis, la réforme de la réglementation économique n'entraînera pas nécessairement un affaiblissement de la sécurité, du moins de la sécurité aérienne qui constitue notre sphère d'activité. Nous estimons que le haut niveau de sécurité existant dans le domaine du transport aérien ne sera nullement compromis si ce nouvel organisme indépendant, le ministère des Transports et les membres du secteur de l'aviation font preuve de diligence et d'un bon esprit de collaboration. Au contraire, on pourrait même en arriver à atteindre l'objectif ultime qui est la sécurité absolue.

Mr. President, on behalf of the Board, I'd like to thank you for letting us participate in your debates. I'm pleased to see that Bill C-18 addresses the issue of safety in transportation, which is also our main concern in air transportation.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Deschênes.

[Text]

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, Mr. Deschênes made reference to the proposed Multimodal Transportation Accident Investigation Board. How inclusive would the scope of that board be?

**Mr. Deschênes:** There is a preliminary draft of the legislation, which is now the subject of consultation with the industry. The proposal is that it would take aviation, railway accidents, marine casualties and commodity pipeline problems.

**Senator Stewart:** It would not take trucking, however.

**Mr. Deschênes:** It would not take trucking—no surface, other than railways.

**Senator Stewart:** Your statement seems a bit cautious, which I suppose is becoming in a statement from a board such as yours, where you state:

In closing, I would like to reiterate our view that a reduction in the level of safety is not a necessary outcome of economic regulatory reform.

This seems to imply it is a possible outcome of economic regulatory reform. Do you intend to imply that?

**Mr. Deschênes:** Not necessarily. What I intend to state is that safety standards must be maintained. Economic deregulation should not mean safety deregulation. I think the regulatory environment in the work of the Department of Transport will have to continue to be enhanced in all areas of safety standards, also including inspections of carriers and what not.

**Senator Stewart:** Yes. If that is not done, it is then conceivable that in an economically unregulated environment there might be an increase in accidents.

**Mr. Deschênes:** There might not be an increase in rates of accidents; there might be an increase in absolute numbers, because increased activity of course multiplies the possibilities of accidents.

**Senator Stewart:** You made reference to the fact that there does not seem to be any connection between the number of accidents and economic deregulation in aviation in the United States.

**Mr. Deschênes:** That is the information we have from the chairman and members of the National Transportation Safety Board. They are monitoring it closely. They have some problems in the U.S. because of congestion at airports, a result of the air traffic controllers' strike, the effects of which are not over yet.

**Senator Stewart:** There has been a good deal of concern about this matter recently because of a coincidence. We are considering Bill C-18 and, at this time, Delta Airlines has been inflicted with a series of incidents. Have you had any opportunity to look into this series of incidents?

[Traduction]

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, monsieur Deschênes a fait état de la création éventuelle d'un bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal. Quelle serait la portée de la sphère d'activité de cet organisme?

**M. Deschênes:** Une première ébauche du projet de loi a été préparée et fait actuellement l'objet de consultations avec les membres de l'industrie. On y propose que le bureau s'occupe des accidents aériens, ferroviaires et maritimes ainsi que des problèmes relatifs aux pipelines non pétroliers.

**Le sénateur Stewart:** Mais le transport par camion serait exclu?

**M. Deschênes:** Oui, il n'y aurait aucun mode de transport de surface sauf le transport ferroviaire.

**Le sénateur Stewart:** Vous semblez faire preuve de prudence, ce qui est sans doute convenable dans le cas d'un organisme comme le vôtre, lorsque vous affirmez:

en terminant, je répète qu'à notre avis, la réforme de la réglementation économique n'entraînera pas nécessairement un affaiblissement de la sécurité.

Vous laissez entendre que cela pourrait être une conséquence de la réforme de la réglementation économique. Est-ce bien ce que vous suggérez?

**M. Deschênes:** Pas nécessairement. J'affirme seulement que les normes de sécurité doivent être maintenues. La déréglementation économique ne devrait pas s'accompagner d'un affaiblissement de la sécurité. Je crois que, dans l'exercice des fonctions de réglementation, le ministère des Transports devra continuer d'insister sur le respect des normes de sécurité dans tous les domaines, y compris l'inspection des transporteurs et le reste.

**Le sénateur Stewart:** Bon, si ce n'est pas le cas, il est concevable que le nombre d'accidents augmente sous un régime de déréglementation économique.

**M. Deschênes:** Il pourrait y avoir croissance du taux d'accidents, et du nombre en chiffres absolus, parce que la possibilité d'accidents est plus grande lorsque l'activité s'accroît.

**Le sénateur Stewart:** Vous avez signalé qu'il ne semblait pas y avoir de rapport entre le nombre d'accidents et la déréglementation économique du transport aérien aux États-Unis.

**M. Deschênes:** C'est l'information que nous ont fournie le président et les membres du *National Transportation Safety Board*. Cet organisme suit la situation de très près. Les aéroports américains connaissent des problèmes d'encombrement depuis la grève des contrôleurs de la circulation aérienne, dont les séquelles se font encore sentir.

**Le sénateur Stewart:** La question de la sécurité aérienne a soulevé récemment beaucoup d'inquiétude à la suite d'un concours de circonstances. En effet, pendant que nous étudions le projet de loi C-18, la compagnie Delta Airlines est l'objet d'une série d'incidents. Avez-vous eu l'occasion d'analyser cette série d'incidents?



[Text]

**Mr. Deschênes:** We are in charge of the investigation of a near mid-air over the Atlantic out of Gander control.

**Senator Stewart:** Is that one incident or two?

**Mr. Deschênes:** There were two incidents in one flight. Perhaps I can have the executive director brief you on the state of the investigation now.

**Senator Stewart:** I think it would be helpful.

**Mr. Ken Johnson (Executive Director, Canadian Aviation Safety Board):** The investigation will be carried out in the same way we would carry out any other investigation when Canada is conducting the investigation and another nation is involved.

The United States has appointed what is called an "accredited representative" from the National Transportation Safety Board. The accredited representative co-ordinates all the American interests and arranges for us to meet with the American flight crews in the United States.

To this point we have been working very closely with the Americans on this investigation. Statements from the flight crews were taken by the companies and have been provided to us. The investigators are reviewing the information on the flight data recorders on the airplanes involved. There is also some voice recorder information available to us. In addition to that, they will be taking the information from all these recorders and the statements from the pilots and verifying the tracks of the aircraft.

They will be doing whatever they can to establish whether the navigational equipment on the aircraft was operating as designed. When they get as much of the factual information as they can, they will interview the flight crews again. That will take place in the very near future. Once they have all the facts associated with the thing, they will conduct the analysis, which involves talking to the controllers in Gander and in the United Kingdom and to all the Americans involved.

It is a comprehensive sort of investigation and it is done in a co-operative way. We have the authority to compel the flight crews in Canada to give statements but not in the United States. If we needed to do that, the Americans would provide the service to us. The crews generally co-operate and it is very unusual to take statements under oath.

**Senator Stewart:** You are looking specifically at these two incidents on one flight. Will this be considered either by you or by the American authorities in its context? Delta seems to have been involved in a series of incidents. Some of them sound rather bizarre. I would have thought it would be difficult for the American authorities to look at the incidents in Canadian airspace without putting them into the general context.

[Traduction]

**M. Deschênes:** Notre organisme est actuellement chargé d'enquêter sur un quasi-abordage en vol qui est survenu au-dessus de l'Atlantique à l'extérieur de la zone de contrôle de Gander.

**Le sénateur Stewart:** S'agit-il d'un ou de deux incidents?

**M. Deschênes:** Il s'agit de deux incidents dans un seul vol. Pourrais-je inviter notre directeur général à vous informer du déroulement de l'enquête.

**Le sénateur Stewart:** Je crois que son intervention sera utile.

**M. Ken Johnson (directeur général du Bureau canadien de la sécurité aérienne):** Nous allons mener cette enquête comme toutes les autres qui sont sous la responsabilité du Canada et qui mettent en cause un autre pays.

Par l'intermédiaire du National Transportation Safety Board, les États-Unis nous ont délégué ce qu'il est convenu d'appeler un «représentant accrédité». Cette personne coordonne tous les intérêts américains et nous ménage des entrevues avec les membres des équipages américains aux États-Unis.

Depuis le début de l'enquête, nous avons collaboré très étroitement avec les Américains. Les compagnies aériennes ont interviewé les membres d'équipage et nous ont fourni une copie de leurs déclarations. Les enquêteurs sont en train d'analyser l'information contenue dans les enregistrements de vol des avions en cause. Nous disposons aussi d'enregistrements de conversations. Les enquêteurs extrairont également toutes les données qu'ils peuvent de ces enregistrements et des déclarations des pilotes et vérifieront les routes des appareils.

Ils feront tout en leur pouvoir pour établir si le matériel de navigation de l'appareil fonctionnait comme prévu. Lorsqu'ils auront recueilli autant de données factuelles que possible, ils intervieweront de nouveau les membres d'équipage. Cela devrait se faire dans un avenir très rapproché. Lorsqu'ils auront rassemblé tous les faits pertinents, ils procéderont à l'analyse du dossier et, notamment, interrogeront les contrôleurs qui étaient en poste à Gander et au Royaume-Uni de même que tous les Américains qui sont en cause.

Il s'agit d'une enquête exhaustive qui est réalisée en coopération. Notre organisme peut légalement obliger des membres d'équipage canadiens à témoigner mais il ne peut exercer ce pouvoir aux États-Unis. S'il était nécessaire d'interviewer des membres d'équipage aux États-Unis, les Américains s'en chargeraient pour nous. Les membres d'équipage se montrent habituellement coopératifs et il est très rare que l'on recoure aux déclarations sous serment.

**Le sénateur Stewart:** Vous examinez plus particulièrement ces deux incidents au cours d'un même vol. Devons-nous croire que les autorités américaines ou votre organisme envisageriez ces incidents dans un contexte plus général? La compagnie Delta semble avoir été l'objet d'une série d'incidents, dont certains semblent plutôt étranges. J'aurais pensé qu'il aurait été difficile pour les autorités américaines d'enquêter sur les incidents qui se sont produits dans l'espace aérien du Canada sans les considérer dans une perspective plus globale.

[Text]

I suppose this comes up because, quite aside from the maintenance of navigational equipment, there is the question of the hours the crew has been on duty and the question of their morale. Will you focus narrowly on the two instances or are they being taken in context?

**Mr. Deschênes:** As you can understand, we have a jurisdictional problem, but that problem is being resolved through the effective co-operation with which we work with the NTSB. They are present during the course of our investigation of these two incidents and they will carry out their own investigation of American incidents. At times we will issue recommendations to the Minister of Transport and we send the same recommendations to the NTSB for their consideration. We have done it in the past. Usually they adopt them and pass them on to the FAA. In that sense I think the overall picture will be looked at.

On the question of flight and duty time, it is a thing we monitor constantly. We have carried out an extensive study on fatigue, from which we have issued a series of recommendations to the Minister of Transport in Canada. The Minister of Transport introduced draft regulations on flight and duty time. We agreed with those, but we felt they were not going far enough and have recommended they go beyond it. I understand the Minister of Transport is now taking action in that direction.

**Senator Stewart:** Much of the concern about safety in air transportation in the unregulated environment, which would be brought about by this bill, seems to focus on the feeder lines. We were told by the deputy minister that as far as major lines are concerned, we probably know there are going to be two plus one, what is now called Air Canada, the Canadian Airline and Wardair. In the areas of feeder services it is possible there will be new airlines, a certain amount of entry into the business and a certain amount of exiting the business.

I think it is in those feeder airlines that there is uneasiness. Presumably if companies are getting into an economic position where they have to go out of operation they may be short of money and tempted to press their personnel and equipment too hard.

It is one thing to have good regulations and another to enforce them. I read somewhere that when they make regulations in the United States, they believe they should be enforced. Canadians tend to assume that once they have written good regulations they have done their job. What measures are in place or will be in place by the time this bill becomes law to ensure that at places such as Charlottetown, Sydney, Gander and Yarmouth there is inspection and enforcement of regulation? I know it will vary from place to place.

**Mr. Deschênes:** The enforcement does not lie with us.

[Traduction]

Je soulève ce point car au-delà de la question de l'entretien du matériel de navigation, il y a celle du nombre d'heures de service à bord et celle de la disposition morale de l'équipage. Allez-vous concentrer toute votre attention sur les deux incidents ou les envisagerez-vous dans une perspective plus globale?

**M. Deschênes:** Vous comprendrez qu'il existe un problème de compétence, qui se trouve néanmoins résolu grâce à la collaboration efficace de notre organisme et du NTSB. Les représentants du NTSB sont présents au cours de notre enquête et ils mènent leur propre enquête en ce qui concerne les incidents qui intéressent les États-Unis. Le moment venu, nous soumettrons des recommandations au ministre des Transports et transmettrons les mêmes recommandations au NTSB pour étude. Nous l'avons fait dans le passé et habituellement, ils adoptent nos recommandations et les transmettent à la FAA. Ainsi, nous pouvons croire que les incidents seront considérés dans une perspective globale.

En ce qui concerne le temps de vol et les heures de service, notre organisme y porte une attention soutenue. Nous avons réalisé une étude complète sur la fatigue et cette étude nous a permis de faire une série de recommandations au ministre des Transports du Canada. Celui-ci a déposé un projet de règlement sur le temps de vol et les heures de service. Nous avons accueilli favorablement ce projet mais, le trouvant trop timide, nous avons recommandé au Ministre de la rendre plus sévère. Je crois que le Ministre a décidé de prendre des mesures dans ce sens.

**Le sénateur Stewart:** Les craintes que peut susciter le présent projet de loi à propos de la sécurité dans le transport aérien semblent porter principalement sur les transporteurs secondaires. Selon le sous-ministre, il ne devrait y avoir au Canada que trois gros transporteurs, soit Air Canada, la compagnie Canadien et Wardair. Par contre, il pourrait se trouver de nouvelles compagnies pour assurer des liaisons secondaires; on pourrait assister dans ce secteur à des créations et à des fermetures d'entreprises.

Je crois que ce sont surtout ces petits transporteurs qui causent de l'inquiétude. Si des compagnies aériennes devaient se trouver dans une situation économique telle qu'elles seraient obligées de cesser leurs activités, elle pourraient manquer de fonds et être tentées de surutiliser leur personnel et leur matériel.

Une bonne réglementation est une chose louable en soi; encore faut-il que cette réglementation soit appliquée. J'ai lu quelque part que les Américains croient qu'une réglementation est faite pour être appliquée. Les Canadiens, eux, ont tendance à croire que le travail cesse une fois que la réglementation est élaborée. Quelles mesures ont été adoptées ou le seront d'ici l'adoption de ce projet de loi pour assurer l'exécution de services d'inspection et l'application de la réglementation dans des aéroports comme ceux de Charlottetown, de Sydney, de Gander et de Yarmouth? Je sais que ces mesures varieront d'un endroit à l'autre.

**M. Deschênes:** L'application des règlements ne relève pas de notre compétence.



[Text]

**Senator Stewart:** You know about it, obviously.

**Mr. Deschênes:** Yes. In most cases we look into the activities of the Departments of Transport, Inspection and other branches. We have not seen a degrading of the inspection and enforcement activities. From what I know, there has been an increase in the number of inspectors. The department has developed extensive policies on enforcement. They started two or three years ago. They have a huge manual on it, and if I remember correctly they have made arrangements through memoranda of understanding for enforcement, including arrangements with the RCMP and other branches of the government.

However, when you speak of feeder airlines, so far I do not sense a worry on our part. We have not seen in their present activity an increase in accident rates, but under the regulated environment we have problems, too. We saw that. You may have read our report on the Wapiti accident, where the leader of the NDP in Alberta was killed. There were problems of management there, we felt—flight and duty time—but that was under the regulated environment. Mind you, there were problems, but there were no money problems. The two do not necessarily go together.

Our main concern was with respect to the northern operators, and that is why we agree with the designated-area provisions of the bill.

**Senator Stewart:** In the incident to which you refer, presumably there were good regulations, but somehow or other they were not observed, which I guess means they were not enforced.

**Mr. Deschênes:** At the time, on enforcement in that particular case, the department had started special enforcement procedures, which included having anonymous people riding the airline. They had a program in place to start the very month the accident happened.

**Senator Stewart:** From the facts, would that program have been likely to detect the causes of that accident?

**Mr. Deschênes:** I think so, yes. Our main, remote cause, but which we feel was one of the most important, was the management of the company. The concentration of management—of chief operator, chief mechanic, chief flight pilot in one person, for instance—for a company that had 12 or 15 aircraft operating, we felt was too much for one person and that was the root cause of the accident.

As to the accident itself, the pilot admitted readily that he made a mistake. But why did he make a mistake? We found out by going back that there was a management fault.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Macdonald.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Vous devez sûrement être au courant de l'application des règlements.

**M. Deschênes:** Oui. Nous examinons généralement les activités de la Direction de l'inspection et des autres directions du ministère des Transports. Nous n'avons pas observé de relâchement sur le plan de l'inspection et de l'application des règlements. Selon les renseignements dont je dispose, il y a eu une augmentation du nombre d'inspecteurs. Le ministère a élaboré des lignes directrices complètes en matière d'application, il y a de cela deux ou trois ans. Il existe un énorme manuel à ce sujet et, si j'ai bonne mémoire, ils ont signé des protocoles d'entente concernant l'application des règlements et notamment pris des dispositions à cet égard avec la Gendarmerie royale et d'autres secteurs de l'administration publique.

Cependant, en ce qui concerne les transporteurs secondaires, je crois que nous n'avons pas d'inquiétude à ce sujet pour le moment. Leurs taux d'accident n'ont pas augmenté dans les conditions actuelles, mais, même avec la réglementation, nous avons eu des problèmes. Nous en avons parlé. Vous avez peut-être lu notre rapport sur l'accident survenu à Wapiti, dans lequel le chef du NPD de l'Alberta a trouvé la mort. Nous sommes d'avis qu'il y a eu des problèmes de gestion—à propos du temps de vol et de service—et pourtant c'était en pleine réglementation. Remarquez qu'il y avait des problèmes, mais pas des problèmes d'argent. Les deux ne vont pas nécessairement ensemble.

Les compagnies qui exercent leurs activités dans le Nord constituaient notre principale préoccupation, et c'est pourquoi nous sommes d'accord avec les dispositions du projet de loi qui concernent les zones désignées.

**Le sénateur Stewart:** Pour ce qui est de l'incident dont vous avez parlé, on suppose que de bons règlements étaient en vigueur, mais que, pour une raison quelconque, ils n'étaient pas suivis, ce qui veut dire qu'ils n'étaient pas appliqués.

**M. Deschênes:** À l'époque, pour ce qui est de l'application des règlements dans ce cas particulier, le ministère avait mis au point des moyens de contrôle spéciaux, notamment les voyages incognito des inspecteurs dans les avions de la compagnie. Le programme était prêt et devait entrer en vigueur le mois où l'accident s'est produit.

**Le sénateur Stewart:** D'après ce qui s'est passé, croyez-vous que ce programme aurait permis de déceler les causes de l'accident?

**M. Deschênes:** Oui, je le crois. La cause principale, si on remonte assez loin, celle qui est à notre avis de la plus grande importance, c'est la gestion de la compagnie. Dans une compagnie qui exploitait 12 à 15 aéronefs, toutes les fonctions de gestion—directeur, mécanicien et pilote en chef—reposaient sur les épaules d'une seule personne, et c'était trop. C'était là la racine du problème et la cause première de l'accident.

Quant à l'accident lui-même, le pilote a reconnu facilement qu'il avait fait une erreur. Mais pourquoi avait-il fait une erreur? Nous avons découvert en étudiant la situation qu'il y avait eu une faille au niveau de la gestion.

**Le sénateur Stewart:** Merci, Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur le sénateur Macdonald.

[Text]

**Senator Macdonald:** Do you investigate instances like the one that happened over the weekend, where the overseas jet had developed engine trouble and had to return to Halifax for repairs?

**Mr. Johnson:** That is correct. Generally speaking, if there is an emergency return for landing or if there is depressurization or whatever, there is a requirement under the regulations that go with our legislation that they report to the Aviation Safety Board.

Sometimes when they do return, they find out the problem was nothing more than a faulty lightbulb or something, in which case we do not conduct an investigation. However, if there appears to be any underlying fault with the aircraft or the way it was being operated, a full investigation is done and the results are presented to the board.

**Senator Macdonald:** In this case, there was some fault with the engine, because they had to repair it. That is all I was wondering.

Generally speaking, are you satisfied with the present regulations regarding aircraft safety?

**Mr. Deschênes:** Do you mean the regulations of the department overall? Well, we keep monitoring them, and this is an evolutionary process, of course, because in most of our major reports we come out with safety recommendations to the Department of Transport to enhance some part or other of their regulations. Generally, acceptance by the Minister has been very good.

**Senator Macdonald:** That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any other questions? Senator Adams.

**Senator Adams:** Yes, Mr. Chairman.

I watched some of the news last night. It had nothing much to report about Canada; mostly it was about happenings in the United States regarding pilot error. Some of the pilots have been landing in the wrong states and everything. There have been over 500 incidents in the United States involving pilot error. In one year there were some 42,000 delays of aircraft in the United States.

Canadian airlines are smaller and perhaps cannot compare with airlines in the United States. However, I was wondering whether our safety is a lot better than that in the United States.

How much pilot error is there? Now, I know that you have nothing to do with the hiring of pilots. You are mainly concerned with safety in the air. I do not know how much difference there is between airlines in Canada and the United States.

I have heard that in the United States they cannot keep up the maintenance at the airports and that it is the same thing

[Traduction]

**Le sénateur Macdonald:** Faites-vous une enquête lorsqu'il se produit un incident comme celui de la fin de semaine, où le pilote d'un avion à réaction s'est rendu compte au cours d'un vol transatlantique qu'il avait des ennuis de moteur et a dû retourner à Halifax pour le faire réparer?

**M. Johnson:** C'est exact. En général, s'il y a atterrissage d'urgence ou dépressurisation ou quoi ce soit, les règlements afférents à la loi régissant nos activités nous obligent à le signaler au Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Parfois, le pilote découvre au retour qu'il s'agissait uniquement d'un voyant défectueux ou quelque chose du genre, et, dans ce cas-là, on ne mène pas d'enquête. Si, toutefois, il semble que ce soit l'aéronef lui-même qui est défectueux ou la façon dont il est exploité qui fait défaut, on procède à une enquête complète et les résultats sont envoyés au Bureau de la sécurité aérienne.

**Le sénateur Macdonald:** Dans ce cas, quelque chose n'allait pas avec le moteur, puisqu'ils ont dû le réparer. C'est tout ce que je voulais savoir.

Règle générale, êtes-vous satisfait des règlements actuels en matière de sécurité aérienne?

**M. Deschênes:** Vous voulez dire des règlements du ministère en général? Et bien, nous les surveillons toujours de près et c'est un processus qui est en évolution constante bien sûr, car presque tous nos principaux rapports contiennent des recommandations en matière de sécurité qu'on adresse au ministère des Transports et qui visent à améliorer telle ou telle partie des règlements. Et ces recommandations sont habituellement bien accueillies par le Ministre.

**Le sénateur Macdonald:** C'est tout, Monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? M. le sénateur Adams.

**Le sénateur Adams:** Oui, Monsieur le président.

J'ai regardé une partie des nouvelles hier soir. Il n'y avait pas grand-chose au sujet du Canada; on a surtout parlé de ce qui se passe aux États-Unis en ce qui a trait aux erreurs commises par les pilotes. Il paraît qu'il y a des pilotes qui se trompent d'État pour atterrir, et toutes sortes d'autres choses. On signalé plus de 500 incidents aux États-Unis causés par des erreurs commises par les pilotes. Toujours aux États-Unis, on a compté 42 000 retards d'avion en une année.

Les compagnies d'aviation canadiennes sont plus petites et peut-être qu'on ne peut pas les comparer avec celles des États-Unis. Toutefois, je me demandais si, du point de vue de la sécurité, nous sommes dans une meilleure situation que les États-Unis.

Le nombre d'erreurs commises par les pilotes est-il élevé? Je sais bien que vous n'avez rien à voir avec l'embauchage des pilotes. Vous vous occupez principalement de la sécurité aérienne. Je ne sais pas quelle différence il y a entre les compagnies d'aviation canadiennes et les compagnies américaines.

J'ai entendu dire qu'aux États-Unis on n'arrive pas à assurer convenablement l'entretien dans les aéroports et que c'est le même problème pour ce qui est de la sécurité. Ma question est



[Text]

with safety. My question is: Do we in Canada have a better safety record than the United States?

**Mr. Deschênes:** Let me start with this question of delays and put it in proper perspective. When we speak about aviation activity in Canada as compared with that in the U.S., as a rule of thumb you can say 10%. They have about 250,000 aircraft and we have about 25,000, most of it in Canada being private aircraft.

The delay question so far in Canada has not shown itself compared with the U.S. experience. I know from the Transportation Safety Board over there that they have been recommending more flow control. They have been looking closely at the hub-and-spoke system. I doubt very much this will have to happen in Canada in view of the activity. The number of hours flown in Canada is 10% or less than 10% of that in the U.S.

The question of human factors in accidents or incidents is prevalent worldwide. In our annual report of this year, which you must have, we say human factors are involved in 92% of occurrences; the environment plays a role in 51% of the cases, and the machine in only 6% of the cases. In Canada, we investigate about 500 to 600 accidents per year. These can be very minor. The vast majority of them are private aircraft.

We had an increase in 1986 over 1985 levels of some 8% overall, in fatalities particularly. None of these involved scheduled carriers. Most of them were in the private field.

Does this answer all of your question?

**Senator Adams:** Yes, I think you have answered most of it.

Another expert warned that with the large number of incidents involving pilot error—over 500 in one year—there is going to be a big accident some day. Are you concerned about this too? I hope there is no mid-air collision, especially over some place like New York City.

**Mr. Deschênes:** We have done an extensive study and a public inquiry in one particularly area; that is, risks of collisions at or near the ground at airports in Canada. The results of the study will come out at the end of the month of August. We had participation of persons from the U.S. and other foreign countries.

Yes, there are still problems to be solved, but they were there under the regulated environment. We will come out in the study with 30-odd safety recommendations for the Minister of Transport. We are monitoring the points we are made aware of, and that was one that sort of worried us.

**Senator Adams:** Okay. Thank you.

**The Chairman:** Senator Stollery.

**Senator Stollery:** Yes, I just wanted to ask a supplementary to the question of Senator Adams. Although I guess it is true that we have only 10% of the air traffic of the U.S., that really

[Traduction]

la suivante: le Canada a-t-il une meilleure tradition de sécurité que les États-Unis?

**M. Deschênes:** Laissez-moi commencer avec la question des retards et la situer dans son contexte. On peut dire de façon empirique que le trafic aérien au Canada s'élève à 10 p. 100 du trafic aérien aux États-Unis. Il y a environ 250 000 aéronefs en circulation aux États-Unis et environ 25 000 au Canada, la plupart de ces derniers étant des aéronefs privés.

Jusqu'à présent, on n'a pas eu le même problème de retard au Canada qu'aux États-Unis. J'ai appris du Transportation Safety Board que cet organisme américain a recommandé une plus grande régulation de la circulation aérienne. Il étudie attentivement la question des réseaux en étoile. Je ne crois pas qu'on soit obligés d'en faire autant au Canada étant donné la situation ici: le nombre d'heures de vol enregistrées chez nous s'élève à 10 p. 100 ou moins du nombre enregistré là-bas.

Le problème du facteur humain comme cause d'incidents ou d'accidents se manifeste partout dans le monde. Nous indiquons dans notre dernier rapport annuel, que vous devez avoir entre les mains, que ce facteur intervient dans 92 p. 100 des cas; l'environnement, dans 51 p. 100 des cas et les défauts d'appareil, dans 6 p. 100 des cas seulement. Au Canada, nous enquêtons sur 500 à 600 accidents par an. Ces accidents peuvent être très légers et la plupart concernent des aéronefs privés.

Leur nombre a augmenté d'environ 8 p. 100 dans l'ensemble en 1986 par rapport à 1985, surtout les accidents mortels. Il ne s'agissait dans aucun cas de transporteurs réguliers et la plupart des compagnies en cause appartenaient au secteur privé.

Est-ce que cela répond à votre question?

**Le sénateur Adams:** Oui, crois que vous y avez répondu presque entièrement.

Un autre expert nous a prévenus qu'en raison du grand nombre d'accidents causés par une erreur du pilote—plus de 500 par an—il va y avoir un très grand accident un jour. Est-ce une de vos préoccupations aussi? J'espère que ce ne sera pas un abordage aérien, et surtout pas au-dessus d'un endroit comme la ville de New-York.

**M. Deschênes:** Nous avons mené une étude poussée et une enquête publique dans un domaine en particulier: les risques d'abordage au sol ou près du sol dans les aéroports canadiens. Les résultats de cette étude seront connus à la fin du mois d'août. Nous avons eu la collaboration d'Américains et d'étrangers.

Il reste effectivement des problèmes à résoudre, mais il y en avait aussi du temps de la réglementation. L'étude contiendra quelque 30 recommandations en matière de sécurité que nous soumettrons au ministre des Transports. Nous examinons de plus près les points soumis à notre attention et nous nous sommes tout particulièrement préoccupés de cette question.

**Le sénateur Adams:** C'est très bien. Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur le sénateur Stollery.

**Le sénateur Stollery:** Oui, j'aimerais seulement rajouter un point à la question du sénateur Adams. Bien qu'il soit sans doute vrai que notre trafic aérien ne représente que 10 p. 100

[Text]

is a bit of a distortion, is it not? Would it not be a more accurate comparison, say, to take Toronto and compare it to Newark or La Guardia, rather than Saskatoon and compare it to O'Hare?

Obviously, certain parts of Canada have a relatively high level of traffic, though when you take it over the country, yes, you can say 10%, but that is a kind of meaningless observation because it does not affect most Canadian travellers. What would the situation be, for example, in southern Ontario and southern Quebec compared to the northeastern United States?

**Mr. Deschênes:** Well, the 10% I was talking about was referring to the number of hours flown, but what you are raising is quite appropriate, looking at landings and take-offs at airports. I do not have the figures in my hand, but maybe Mr. Tucker can add something.

**Mr. William Tucker (Director, Safety Programs, Canadian Aviation Safety Board):** I do not have the exact figures. The observation is very valid that there are busy airports in Canada that compare with some of the busier airports in the U.S. Our busiest airports are not as busy as the busiest in the U.S., but at the upper end of our scale, we do have airports that would rank in the top 25 in the U.S..

On the other hand, I think part of the context of the proportion was in the discussion of near misses and when you look at the broader airspace consideration, we do have roughly the same amount of airspace, in a global sense, as the U.S., with about one-tenth the traffic through it, so there are elements where that comparison is valid and there are elements where you cannot take it in isolation.

**Senator Stollery:** Yes, but I was just looking through *The Economist* that came out this week in which they are talking about airports, the changing technology in airports, and the problems that the Americans are having dealing with deregulation in view of the fact that there is now going to be, among many other things, a revolution in the kind of airport that is being used. For example, to my surprise, a new terminal at Newark will have more aircraft gates than all of the terminals in New York's La Guardia Airport put together.

Now, I am not sure just what the situation is in Toronto at this point, but I suppose... we are putting a new terminal in, are we not? I do not know; I am not clear. Are we or are we not? It has been discussed for so long. I do not know if we are or not, but I think we are. Therefore, I guess my question is first of all, does not this new technology to handle this increased traffic concern you people?

**Mr. Deschênes:** At this point in time, we are monitoring any incident that involves air traffic control problems. So far, we have not seen an increase in those problems in near mid-air. We had a problem, as I mentioned, on the ground, which worried us and we have tackled it. This problem came to us as a result of a new reporting system, and we do not know as of this

[Traduction]

de celui des États-Unis, n'est-ce pas un peu fausser le portrait? Ne serait-il pas plus exact de comparer, disons Toronto et Newark ou La Guardia, plutôt que de comparer Saskatoon et O'Hare?

Évidemment, certaines parties du Canada ont un volume de trafic relativement élevé, et, on peut bien parler de 10 p. 100 à l'échelle du pays, mais cela ne veut pas dire grand chose étant donné que la plupart des voyageurs canadiens ne sont pas concernés. Qu'en est-il de la situation, par exemple dans le sud de l'Ontario et dans le sud du Québec, comparativement au nord-est des États-Unis?

**M. Deschênes:** Et bien, le 10 p. 100 en question fait référence au nombre d'heures de vol, mais vous avez tout à fait raison, il serait plus approprié d'examiner les atterrissages et les décollages dans les aéroports. Je n'ai pas les chiffres à portée de la main, mais peut-être que M. Tucker pourrait apporter certaines précisions.

**M. William Tucker (directeur, Programmes de sécurité aérienne, Bureau canadien de la sécurité aérienne):** Je n'ai pas les chiffres exacts. L'observation est très juste, il y a au Canada des aéroports dont le trafic se compare à certains des grands aéroports des États-Unis. Nos aéroports les plus achalandés n'ont certes pas un trafic aussi important que ceux qui viennent en tête de liste aux États-Unis, mais disons que certains se classeraient parmi les 25 plus importants aux États-Unis.

Par ailleurs, je pense que cette proportion a surtout été avancée dans le contexte de la discussion des quasi-accidents; aussi, dans ce contexte plus large de l'espace aérien, nous pouvons dire que nous disposons sensiblement du même espace que les États-Unis, avec environ le dixième du trafic qui y circule, de sorte qu'il y a des éléments de comparaison qui sont valables et d'autres où elle ne l'est pas en soi.

**Le sénateur Stollery:** Oui, mais je parcourais justement le numéro de cette semaine de la revue *The Economist* où il est question des aéroports, de l'évolution de la technologie dans les aéroports et des problèmes que la déréglementation pose aux Américains compte tenu du fait qu'on prévoit, entre autres choses, une révolution dans les types d'aéroport utilisés. Par exemple, à ma grande surprise, le nouvel aérogare de Newark aura plus de portes d'embarquement que tous les aéroports de l'aéroport La Guardia de New York réunis.

Maintenant, je ne suis pas sûr où en sont exactement les choses à Toronto en ce moment, mais je suppose... on doit bien y installer un nouvel aérogare, n'est-ce pas? Je ne sais pas; ce n'est pas clair. Le fera-t-on, oui ou non? On en parle depuis si longtemps. Je ne sais pas si on le fera ou si on ne le fera pas, mais je pense qu'on le fera. Donc, la question que j'aimerais d'abord vous poser c'est si vous vous préoccupez de cette nouvelle technologie mise au point pour faire face à l'augmentation du trafic?

**M. Deschênes:** En ce moment, nous nous intéressons à tout accident qui découle de problèmes de contrôle du trafic aérien. Jusqu'ici, nous n'avons pas constaté d'augmentation de ces problèmes dans le cas des quasi-accidents en cours de vol. Comme je l'ai mentionné, nous avions un problème, au sol, qui nous préoccupait et auquel nous nous sommes attaqués. Nous



[Text]

time if it was on the increase or the decrease or if it was a standard thing.

**Senator Stollery:** Right. Of course, the safety problems in aircraft, the actual landing . . . I am sure you would be able to tell us, but is it within 10 miles of airports? There are very few airplanes that just fly along and run into a mountain or run into each other. The accidents nearly always take place within the area of the airport and so I guess the question for the committee, or one of my questions, is what effect the bill is going to have on all of this.

We have heard a lot of interesting observations. I must say that when I read about the changing airport technology, which is bound to have an effect on safety . . . It seems to me that if the safety question is a question that nearly always involves airports getting into them or getting out of them, then the changing nature of airports is going to have an effect on that.

The skies are becoming much more crowded; there is no question about it. I do not think we have been overly blessed with statistics on all of this, but the new 747s will have a wingspan at least 30 feet wider than today's jumbos and will carry up to 800 passengers each. I have also heard that they are generally safer in a crash.

For example, Denver has a new airport large enough to handle 100 million passengers a year. Well, I am sure that if they have that in Denver, we must be looking at that kind of situation in Toronto or Montreal. With deregulation, what effect do you think that is going to have on air safety in the next 10 years?

There is really no point in our talking about what is happening now, because the technology and what is going on around airports is going through a revolution. Is not really the point what the effect is going to be when the revolution in air traffic takes place?

**Mr. Deschênes:** I understand your concern, but it is difficult for us to predict the future. We can only rely on what we know now and our experience from the investigations we carry out now.

**Senator Stollery:** I understand, but we are writing a bill for the future so do we not have to concern ourselves with what may happen in the future?

**Mr. Deschênes:** Yes, but let me comment on the question of mountains versus airports. Unfortunately, I must say that a lot of our accidents are caused by people flying into mountains in a smaller aircraft, pushing the weather. That is a main concern of ours. Of course, a lot of accidents occur on landing or take-off.

[Traduction]

avons eu vent de ce problème à la suite de l'implantation d'un nouveau système de déclaration et, à l'heure actuelle, nous ne savons pas s'il s'agit d'une augmentation, d'une diminution ou encore d'un problème courant.

**Le sénateur Stollery:** Bon. Vous parlez bien sûr des problèmes de sécurité liés aux aéronefs, l'atterrissage proprement dit . . . Je suis sûr que vous serez en mesure de nous le dire, mais est-ce que cela se passe dans un rayon de 10 milles d'un aéroport? Il est plutôt rare que les avions frappent une montagne ou entrent en collision avec un autre avion. Les accidents ont presque toujours lieu à l'intérieur des limites de l'aéroport et donc la question que je désire poser aux membres du comité, ou plutôt l'une de mes questions, est quel effet le projet de loi aura-t-il sur tout cela.

Nous avons entendu beaucoup d'observations intéressantes. Je dois dire que lorsque je lis des choses au sujet du changement technologique dans les aéroports, qui aura nécessairement une incidence sur la sécurité . . . Il me semble que si la question de la sécurité vise presque toujours les avions qui entrent ou qui sortent des aéroports, alors il est certain que l'évolution de la nature même des aéroports aura des répercussions sur la question.

La circulation aérienne devient de plus en plus dense; il n'y a aucun doute là-dessus. Bien qu'on ne nous ait guère fourni de statistiques sur tout cela, il reste que les nouveaux 747 auront une envergure d'au moins 30 pieds de plus que les géants d'aujourd'hui et pourront transporter jusqu'à 800 voyageurs. J'ai également entendu dire qu'ils sont généralement plus sécuritaires en situation d'atterrissage forcé.

Par exemple, Denver a un nouvel aéroport suffisamment grand pour recevoir 100 millions de voyageurs par année. Et bien, si c'est ce qu'ils ont à Denver, nous devrions envisager la même chose pour Toronto ou Montréal. Avec la déréglementation, quelles seront les conséquences de tout cela sur la sécurité aérienne au cours des dix prochaines années?

Je ne vois vraiment pas pourquoi nous parlerions de la situation actuelle, étant donné que nous assistons présentement à une véritable transformation de la technologie touchant les aéroports. N'est-il pas plus important de se demander quels seront les effets de la déréglementation une fois que la révolution du trafic aérien aura eu lieu?

**M. Deschênes:** Je comprends votre préoccupation, mais il nous est difficile de prédire l'avenir. Nous pouvons uniquement nous fonder sur ce que nous connaissons maintenant et sur les résultats des études que nous menons présentement.

**Le sénateur Stollery:** Je comprends, mais comme nous sommes en train de rédiger un projet de loi pour l'avenir, ne devons-nous pas nous préoccuper de ce qui se passera demain?

**M. Deschênes:** Oui, mais permettez-moi de formuler un commentaire au sujet de la question des montagnes et des aéroports. Malheureusement, je dois dire qu'il y a beaucoup d'accidents de petits avions qui sont causés par des gens qui se sont aventurés en région montagneuse sans tenir compte des mauvaises conditions atmosphériques. Cela est un de nos grands sujets de préoccupation. Évidemment, beaucoup d'acci-

[Text]

**Senator Stollery:** I am talking about airliner accidents.

**Mr. Deschênes:** We have very few airliner accidents. If I remember correctly, in Canada there are about 50 million emplaned and deplaned passengers per year, in total. On the question of air traffic control, I guess, to which you are referring in a sense, when we carried out this risk of collision inquiry, our studies showed that when air traffic controllers are less busy, they are prone to make mistakes. When they are under a heavy work load, they make fewer mistakes. That is a fact.

**Senator Stollery:** Yes. Well, they are certainly under a heavier workload. I am looking at a chart here that says that in 1975 . . . In world statistics, in trillions of revenue passenger miles in the last 10 years, it has gone from roughly a half a trillion to three trillion revenue passenger miles. In other words, the way I add it here, this means that the traffic is up about six times since 1975, so they are certainly getting a lot busier.

If you are saying that the busier they are, the safer they are, there must be a point when . . . I mean, I accept that it is true—you are the safety people—but I really wonder if we have thought all of this through when I look at what is happening now to air traffic and air transport around airports.

We know in the United States that for the customer, the person who takes the airplanes, it has become an "unpleasant" experience, to put it kindly.

**Mr. Deschênes:** Throughout all this, you must consider that technology also advances. The Department of Transport is currently carrying out the implementation of its radar modernization program to enhance the capability of air traffic control. A satellite navigation system is also in the works and will come down the line.

All of this goes together. As the traffic increases, I presume the technology will advance further and will facilitate dealing with such traffic.

**Senator Stollery:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Johnson:** I could maybe just add a word or two. We see the technology coming in in many, many areas. The navigational systems that are on the aircraft are now much more accurate than they used to be and they are on a wider part of the aircraft fleet.

The landing aids that are put in are at more and more airports, so there can be precision landings in bad weather and more reliability at more and more airports. They are developing improved lighting on the runways for the aircraft when they are on or near the ground.

[Traduction]

dents se produisent aussi au moment de l'atterrissage ou du décollage.

**Le sénateur Stollery:** Je parle des accidents mettant en cause des avions de ligne.

**M. Deschênes:** Il y a eu très peu de cas d'accidents d'avions de ligne. Si je me rappelle bien, au Canada, on enregistre au total environ 50 millions d'embarquements et de débarquements de passagers, chaque année. Quant à la question du contrôle du trafic aérien, car je pense bien que c'est ce à quoi vous faisiez référence, les études que nous avons réalisées dans le cadre de notre enquête sur les risques de collision ont montré que c'est lorsque les contrôleurs de trafic aérien sont le moins occupés que les risques d'erreur sont les plus élevés. C'est lorsqu'ils ont à faire face à une lourde charge de travail qu'ils font le moins d'erreurs. Cela est un fait.

**Le sénateur Stollery:** Oui. Et bien ils ont certainement une charge de travail plus lourde. Si je me reporte à un graphique ici qui dit qu'en 1975 . . . Selon les statistiques mondiales pour les dix dernières années, en milliards de milles-voyageur taxés, nous sommes passés de près d'un demi-billion à près de trois milliards de milles-voyageur taxés. En d'autres termes, d'après mes calculs, cela signifie que le trafic est environ six fois plus élevé qu'il ne l'était en 1975, alors nous pouvons certainement dire que les contrôleurs sont beaucoup plus occupés.

Si vous dites que plus ils sont occupés, plus leur jugement est sûr, il doit bien y avoir un point où . . . Ce que je veux dire, je veux bien reconnaître que vous avez raison—vous êtes les spécialistes des questions de sécurité — mais ce qui m'inquiète c'est de savoir si on a soigneusement analysé tous ces éléments, compte tenu de ce qui passe maintenant dans le domaine du trafic et du transport aérien autour des aéroports.

Nous savons qu'aux États-Unis, pour le client, c'est-à-dire la personne qui prend l'avion, c'est devenu une expérience «déplaisante», pour le moins.

**M. Deschênes:** Dans tout cela, vous ne devez pas oublier que la technologie progresse elle aussi. Le ministère des Transports procède actuellement à la mise en œuvre de son programme de modernisation des radars pour accroître la capacité des services de contrôle du trafic aérien. On travaille également à la mise au point d'un système de navigation par satellite qui sera implanté bientôt.

Tout est lié. À mesure que le trafic augmente, je suppose que la technologie fera de nouveaux progrès et qu'elle facilitera la tâche.

**Le sénateur Stollery:** Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Johnson:** J'aimerais seulement ajouter quelques mots. Nous constatons que la technologie avance dans de nombreux, nombreux domaines. Les systèmes de navigation des aéronefs sont beaucoup plus précis qu'auparavant et on les retrouve sur un nombre croissant d'appareils.

De plus en plus d'aéroports sont dotés d'aides à l'atterrissage, de sorte qu'il est possible d'atterrir avec la plus grande précision même par mauvais temps et que le nombre d'aéroports plus fiables augmente sans cesse. On est en train de concevoir de meilleurs systèmes d'éclairage des pistes de façon à



[Text]

The pilot training is improved over what it was. The reliability of the onboard systems on the aircraft is improving all the time. I think the technology advances are keeping up at least to the increases in traffic.

The other thing that happens is when there is a problem . . . in the old days we were left with just a pile of wreckage. Gradually they got the FOIL recorders that told us four or five things going on in airplanes. Now we can pick up with the modern flight recorder well over 100 different things that are going on in the airplane that has had an accident or incident. We can analyse it much better and determine the required fixes much more quickly.

**Senator Stollery:** You make the point that most accidents are with smaller aircraft or private airplanes. One of the issues the committee faces in looking at the bill is the proliferation of aircraft companies. Maintenance standards must be part of the cause of the accidents to private aircraft, as against accidents with passenger aircraft; part of it is maintenance.

Traditionally in Canada we have had high standards of maintenance. With the proliferation of small companies, I guess the passengers would be wondering whether those maintenance standards can be maintained.

I was just looking at something regarding Miami Airport. One of the big problems they have is the fact that so many Latin American airlines that buy older airplanes do not keep up the maintenance. The maintenance standards are not as high. Can you assure us that with this proliferation of small airlines it is not going to be a problem?

**Mr. Johnson:** I do not think we can assure it is not a problem, but we can assure you that through the investigations done by the board or by the staff and provided to the board, we will detect early in the game whether there is a change in the general level of maintenance or safety.

When we look at the defects of removing the economic regulations, there is always concern expressed about companies being put in corners, having to scratch for revenue and having to compete more vigorously than they did in the past.

At the same time, I think we need to look back at the other side of the question. In the regulated environment, a company might be given a route between two cities. Another company would apply. In order to be given the route, the economic regulator may require them to stop somewhere in the middle.

Take for example the service that used to be between Vancouver and Calgary. One carrier had direct service when another carrier came in with jet aircraft. It had to stop at

[Traduction]

mieux guider les aéronefs lorsqu'ils approchent du sol et après l'atterrissage.

La formation des pilotes s'est beaucoup améliorée. La fiabilité des systèmes installés à bord des aéronefs ne cesse également de s'améliorer. Je pense que la technologie évolue au même rythme que l'augmentation du trafic.

Une autre chose à souligner c'est lorsqu'il y a un problème . . . par le passé, nous nous retrouvions avec seulement une pile de débris. Puis les enregistreurs FOIL ont fait leur apparition, nous révélant quatre ou cinq choses sur ce qui s'était passé en cours de vol. Aujourd'hui, avec les enregistreurs de vol modernes, nous pouvons obtenir plus de 100 renseignements différents sur l'avion victime d'un accident ou d'un incident. Nous pouvons analyser beaucoup plus facilement cette information et obtenir plus rapidement les lectures qui nous intéressent.

**Le sénateur Stollery:** Vous avez dit que la plupart des accidents mettent en cause de petits aéronefs ou des avions privés. Dans le cadre de son examen du projet de loi, le comité doit tenir compte de la prolifération des compagnies d'aviation. La non-conformité aux normes d'entretien doit certainement être une des causes des accidents des avions privés, comparative-ment aux accidents d'avions transportant des passagers; l'entretien a certainement quelque chose à voir.

Le Canada a toujours eu des normes élevées d'entretien. Avec la prolifération des petites compagnies, nul doute que les voyageurs se demanderont si ces normes pourront continuer à être maintenues.

Je viens juste de prendre connaissance d'un fait au sujet de l'aéroport de Miami. Un de leurs gros problèmes est le grand nombre de lignes aériennes de l'Amérique latine qui rachètent des avions et qui ne respectent pas les normes d'entretien. Et pourtant, elles ne sont pas si sévères. Pouvez-vous nous assurer que cela ne constituera pas un problème, compte tenu de la prolifération des petites lignes aériennes?

**M. Johnson:** Je ne pense pas que nous puissions garantir que cela ne sera pas un problème, mais nous pouvons vous assurer que grâce aux enquêtes réalisées par le Bureau ou portées à son attention, nous décelerons assez tôt tout changement dans le niveau général de l'entretien ou de la sécurité.

Lorsqu'on examine les désavantages associés à l'abolition de la réglementation économique, on se préoccupe toujours du sort des compagnies qui seront acculées au pied du mur, qui devront lutter plus féroce-ment pour gagner de l'argent et qui devront faire face à une concurrence beaucoup plus grande que par le passé.

En revanche, je pense que nous devons aussi considérer l'envers de la médaille. Dans un contexte de réglementation, une entreprise peut se voir accorder une route donnée entre deux villes. Vient une autre entreprise qui demande à utiliser la même route. Avant de leur accorder la route, le régulateur économique peut exiger qu'elles s'arrêtent quelque part au milieu.

Prenons l'exemple du service qui existait entre Vancouver et Calgary. Un transporteur bénéficiait du service direct, tandis que l'autre arrivait avec un avion à réaction. Il devait s'arrêter

[Text]

Kamloops about half way along. A great part of the cost of the operation is the fuel of the aircraft and most of the fuel is used between take-off and reaching altitude. Therefore, the cost under the regulated environment could have been higher and probably was higher for the second carrier. It is very complex. The board is very concerned about it and will watch for changes. From the work we have done, I do not think we can predict exactly how it will go.

**The Chairman:** Senator Stewart, you may ask a short question. We are running behind.

**Senator Stewart:** The last witness referred to investigations by the board. Am I correct in thinking that the investigations done by the board are investigations of incidents or accidents? In other words, there is after-the-fact investigation rather than anticipatory investigation.

**Mr. Deschênes:** We have jurisdiction to investigate aviation accidents, incidents or any situation or condition, which if left unattended could lead to an incident or an accident. In the major carrier area we are looking at mostly incidents, engine fires or things of that nature because accidents have been very rare. There have been none in the last two years. More and more our focus is towards incidents because it is the area where we can do better prevention.

**Senator Stewart:** So far as prevention is concerned, you have to wait until there has been an incident and base your recommendations on the facts of that incident. Is that correct?

**Mr. Deschênes:** Yes, except for hazardous situations we can find through reports. We have anonymous reporting systems and other things of that nature. We can also investigate those.

**Senator Stewart:** You do not engage in anticipatory investigations of the kind Senator Stollery's questioning seemed to regard as desirable.

**Mr. Deschênes:** We have a Safety Programs Branch, which has a number of ongoing studies. The risk of collision at airports was one of those where we had just basic facts. We started worrying and we decided to hold a public inquiry. It was the same for fatigue.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Deschênes, you referred in your statement to the near misses in the Canadian air zone involving an American aircraft. From what I read in the newspapers, at the time of the first near miss at least, this aircraft was out of range with Gander Airport. I presume it must have been within radio range. Are there any regulations requiring foreign or Canadian aircraft entering Canadian airspace to report to Gander, as it would have been in that case? Would you give us a short explanation? We are behind time.

[Traduction]

à Kamloops, à peu près à mi-chemin. Le carburant représente une large part du coût d'exploitation. Un avion utilise la plus grande part de son carburant entre le décollage et le moment où il atteint son altitude de croisière. Par conséquent, dans un contexte de réglementation, le coût pouvait et a sans doute été plus élevé pour le second transporteur. C'est une situation très complexe. Le Bureau s'en inquiète beaucoup et suivra les choses de près. Compte tenu du travail que nous avons fait, je ne pense pas que nous puissions prévoir ce qui va arriver.

**Le président:** Sénateur Stewart, vous pouvez poser une courte question. Nous avons pris du retard.

**Le sénateur Stewart:** Le dernier témoin a fait état d'enquêtes effectuées par le Bureau. Est-il juste de conclure que le Bureau fait une enquête lorsque survient un incident ou un accident? Autrement dit, menez-vous des enquêtes après le fait plutôt que des études avant le fait?

**M. Deschênes:** Notre mandat consiste à mener une enquête chaque fois que survient un accident ou un incident aérien et d'enquêter sur toute situation qui, en l'absence de mesures correctives, risque de donner lieu à un incident ou à un accident. Pour ce qui est des principaux transporteurs, nos enquêtes portent essentiellement sur des incidents, par exemple, des réacteurs ayant pris feu et autres problèmes du genre, parce que les accidents ont été très rares. Au cours des deux dernières années aucun accident n'a été signalé. De plus en plus, nous concentrons notre attention sur les incidents. C'est de cette manière que nous pourrions assurer une meilleure prévention.

**Le sénateur Stewart:** Alors, pour ce qui est de la prévention, vous devez attendre qu'un incident ou un accident se produise, faire enquête et formuler des recommandations. Est-ce juste?

**M. Deschênes:** Oui, sauf en ce qui a trait aux situations dangereuses que nous pouvons déceler en examinant des rapports. Parmi les différents mécanismes en place, nous avons un système selon lequel les gens peuvent anonymement nous informer de différents problèmes. Nous pouvons également enquêter dans ces cas-là.

**Le sénateur Stewart:** Vous n'effectuez pas d'études avant le fait, par exemple, le genre d'étude que le sénateur Stollery, lorsqu'il a posé ses questions, a dit juger souhaitable?

**M. Deschênes:** La direction des Programmes de sécurité aérienne est en train d'effectuer un certain nombre d'études. Par exemple, en ce qui concerne le risque de collision dans les aéroports, nous ne disposons que de statistiques. Nous avons commencé à nous inquiéter et avons décidé de tenir une enquête publique. Nous avons procédé de la même façon en ce qui concerne le problème de la fatigue.

**Le sénateur Stewart:** Merci, Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Deschênes, dans votre témoignage, vous avez mentionné le problème des quasi-abordages d'avions américains dans l'espace aérien canadien. D'après ce que j'ai lu dans les journaux, du moins en ce qui a trait au premier incident, l'appareil était trop loin de l'aéroport pour pouvoir paraître sur l'écran radar de l'aéroport. Je suppose qu'il était possible de communiquer par radio. Existe-t-il un règlement exigeant que les appareils canadiens ou étrangers qui entrent dans notre espace aérien se mettent en communication avec



[Text]

**Mr. Deschênes:** They have a lot of regulations about communications with air traffic control, especially in Canadian airspace. This incident happened over the Atlantic where there is an arrangement between Gatwick and Gander. They split the area between them. Mr. Tucker, can you add some detail?

**Mr. Tucker:** The occurrence we are talking about was over international waters. All airspace between Europe and North America has an air traffic control environment. This occurrence happened just west of the line of 30° longitude west, 34° or so. That area is under Gander oceanic control. At the border-line they hand it over from the United Kingdom. A control centre called Prestwick has it up to that point.

There is air traffic control monitoring over the whole route, but there is no radar coverage at that distance. This occurrence was some 1,400 or 1,500 kilometres east of Newfoundland. There is no way radar can reach it because of the curvature of the earth.

They have radio communications, not on the normal VHF frequency, but they can have them on HF frequency. Before they enter Canadian airspace there is a requirement to be in contact with the appropriate Canadian air traffic control service. There is also military monitoring around the Canadian territory for airplanes that arrive without advance notice. All that is covered.

**Senator Stewart:** You are talking about only the first of the two incidents. What about the second?

**Mr. Tucker:** The second was really a technical loss of separation. I am not directly involved in the investigation, but I know this much of it: It happened about 30 miles east of Newfoundland. One airplane had requested a different altitude. He was given a vector to turn off his normal heading to maintain separation with another airplane as he climbed through that altitude, and once the air traffic controller realized they were going to clear he gave him clearance to proceed to his next point. It appears the airplane may have proceeded to what was originally the next point and the separation, instead of being 10 miles, became 7 or 8. The two aircraft at the closest point were 7 or 8 miles apart. It is just that under the air traffic control procedures, this is less than the standard provides, and that is why it was reported as an irregularity.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Deschênes and your colleagues.

**Mr. Deschênes:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Our next group is the Canadian Trucking Association. We have Mr. Bill MacKinnon, President; Louis-Paul Tardif, General Manager; Mr. Ken MacLaren, Vice-President, Government Relations.

[Traduction]

Gander? C'est, semble-t-il ce qu'a fait le pilote dans le cas dont je vous parle. Pouvez-vous répondre brièvement. Nous avons du retard.

**M. Deschênes:** De nombreux règlements régissent les communications avec les contrôleurs de la circulation aérienne, en particulier à l'intérieur de l'espace canadien. L'incident dont nous parlons est survenu au-dessus de l'Atlantique. Les contrôleurs de Gatwick et de Gander ont une entente selon laquelle ils surveillent chacun une partie de l'espace aérien. Monsieur Tucker, pouvez-vous donner des précisions?

**M. Tucker:** L'incident en question est survenu au-dessus des eaux internationales. Tout l'espace aérien entre l'Europe et l'Amérique du Nord est surveillé par des contrôleurs. L'incident a eu lieu un tout petit peu à l'ouest du 30° de longitude ouest, près du 34° et c'est à Gander qu'il appartenait d'assurer le contrôle océanique. Au-delà d'une limite donnée, ce sont les contrôleurs du Royaume-Uni qui prennent la relève, plus précisément les contrôleurs d'un centre qui s'appelle Prestwick.

Tout l'espace au-dessus de l'Atlantique est surveillé par des contrôleurs. Toutefois, la couverture radar ne peut être assurée partout. Dans le cas qui nous occupe, l'incident est survenu à 1 400 ou 1 500 kilomètres à l'est de Terre-Neuve. À cette distance, il était absolument impossible de capter l'appareil sur radar à cause de la courbe de la terre.

Bien sûr, il y a les communications radio, pas sur ondes VHF habituelles mais sur ondes HF. Avant de pénétrer l'espace aérien du Canada, un avion doit entrer en communication avec le service canadien du contrôle de la circulation aérienne approprié. Les forces militaires assurent également une surveillance aérienne autour du territoire canadien pour détecter des avions qui pénètrent notre espace sans s'annoncer. Voilà les mécanismes en place.

**Le sénateur Stewart:** Vous parlez du premier des deux incidents. Qu'en est-il du second?

**M. Tucker:** Dans le second cas, il s'agit du règlement relatif à l'espacement. Je ne participe pas directement à l'enquête mais je peux quand même vous en dire quelque chose: l'incident est survenu à environ 30 milles à l'est de Terre-Neuve. Notre avion avait demandé de modifier son altitude. Le contrôleur lui a indiqué le vecteur en fonction duquel modifier son cap de façon à respecter les normes d'espacement pendant que l'appareil grimperait à l'altitude demandée. Après avoir constaté qu'il n'y avait pas risque de collision, le contrôleur a donné au pilote l'autorisation de continuer jusqu'au point suivant. Il semble que le pilote se soit exécuté, mais que l'espacement, au lieu d'être de 10 milles, n'était plus que de 7 ou 8 milles. Les deux avions n'ont jamais été à moins de 7 ou 8 milles l'un de l'autre. Il y a donc eu accroch à la norme relative à l'espacement et c'est pourquoi une irrégularité a été signalée.

**Le président:** Merci beaucoup, Monsieur Deschêne et merci à vos collègues.

**M. Deschênes:** Merci Monsieur le président.

**Le président:** Nos prochains témoins appartiennent à l'Association canadienne de camionnage. Nous accueillons Monsieur Bill MacKinnon, président; M. Louis-Paul Tardif, directeur

[Text]

Mr. MacKinnon.

**Mr. Bill MacKinnon (President, Canadian Trucking Association):** Mr. Chairman, hon. senators, it is a pleasure to be here today on a bill of some importance to the trucking industry, Bill C-19.

I should apologize at the outset that we did not have our submission in. One always thinks there is a lot of time in the summer to get these things done, but somehow it never turns out that way.

We want to discuss with you today one aspect of motor-carrier deregulation that is of great concern to everybody. It stems from what has been happening with the Canadian trucking industry in recent years. It has become much more competitive as the regulatory system has evolved without any real, formal change. It also stems from the U.S. experience with formal deregulation starting in 1980, and it relates to the question of highway safety, commercial vehicle safety.

Let me give you just a bit of background, however. Bill C-18 and Bill C-19, I think without any question, are probably the two most important transportation bills, in terms of radically changing the environment, that have ever been passed by the Parliament of Canada—that is, if they do go through, of course.

We are departing from a highly regulated system that in some modes has evolved substantially. In effect, with trucking we are deregulating to the extent that when you combine it with the American process we virtually have free trade in highway transport services. Give or take Customs and Immigration rules, which may be affected by the trade agreement, we are going to have an open border, we are going to have an integrated highway transport system. What happens in the American trucking market is going to happen in the Canadian market. If their industry moves through a rapid period of consolidation with a handful of very large carriers dominating, those same carriers are likely to dominate at least the international market between Canada and the United States. Indeed, that is already happening.

To give you some perspective again on the international aspect, the 1985 StatsCan survey of trucking was just released. Some 60% by value of our exports to the United States, including pipeline product, air, water, rail and truck, are carried by truck; 80% of the value of our imports from the United States come by truck. It is therefore a huge marketplace.

Following U.S. deregulation, many of our truckers obtained licences in the States to operate down there, mainly truck-load operators. They tend to be smaller companies with smaller investment. The U.S. large national truckers, the general

[Traduction]

général; M. Ken MacLaren, vice-président, service des relations gouvernementales.

Monsieur MacKinnon.

**M. MacKinnon (président, Association canadienne de camionnage):** Monsieur le président, Messieurs les sénateurs, je suis très heureux d'être ici aujourd'hui pour pouvoir exprimer mon point de vue sur un projet de loi, le projet C-19, qui influera sans aucun doute sur l'industrie du camionnage.

Je vous demanderais tout d'abord de bien vouloir nous excuser de ne pas vous avoir fait parvenir notre mémoire. On imagine toujours que l'été, on aura plus de temps pour faire ce genre de chose, mais il n'en est rien.

Aujourd'hui, nous voulons discuter avec vous d'un aspect de la déréglementation du transport routier qui inquiète tout le monde. Le problème tient à ce qui s'est passé depuis quelques années dans l'industrie du camionnage. La concurrence s'y est beaucoup intensifiée parce que l'évolution de la réglementation s'est opérée sans changement concret dans les structures. Le problème tient également aux résultats de la déréglementation aux États-Unis, qui a commencé en 1980, de même qu'à la question de la sécurité routière et de la sécurité des véhicules commerciaux.

Permettez-moi de vous présenter quelques données de fond. Les projets de loi C-18 et C-19, s'ils sont adoptés par le Parlement, transformeront probablement de fond en comble le domaine des transports.

Nous sommes en train d'abandonner un régime de réglementation très sévère qui a évolué de façon marquée dans certains modes. En fait, dans l'industrie du camionnage, ces transformations, conjuguées à la déréglementation américaine, sont si importantes qu'elles aboutiront à toutes fins utiles au libre-échange dans le secteur du transport routier. Abstraction faite des règlements sur les douanes et l'immigration qui pourront être modifiés par l'entente sur le libre-échange, nous allons avoir une frontière ouverte et un réseau de transport routier intégré. Les changements qui auront lieu dans le marché américain du transport routier vont également s'opérer dans le marché canadien. Si leur industrie devait traverser une période rapide de consolidation au cours de laquelle elle serait dominée par un très petit nombre de très gros transporteurs, ces mêmes transporteurs devraient être capables de dominer au moins le marché entre le Canada et les États-Unis. En fait, c'est déjà ce qui arrive.

Pour donner à nouveau un aperçu de la dimension internationale de la question, je cite l'enquête de 1985 de Statistique Canada sur le camionnage dont les résultats viennent juste d'être publiés. En valeur, 60 p. cent environ de nos exportations vers les États-Unis, incluant le transport par pipeline, avion, bateau, chemin de fer et camion, sont transportées par camion et 80 p. cent de nos importations des États-Unis arrivent par camion. Il s'agit donc d'un énorme marché.

Depuis que l'industrie est déréglementée aux États-Unis, un grand nombre de nos entreprises de camionnage, principalement des entreprises de transport de chargements complets, ont obtenu auprès des autorités américaines des permis



*[Text]*

freight truckers, the ones with terminals in every big city, with high capital investment who have come to dominate the U.S. market, are now operating in all major Canadian centres. There are about 2,000 U.S. carriers with licences in Canada; that is by province, of course. There are about 1,000 Canadian carriers with licences in the States. The number is growing rapidly.

Domestically, we see deregulation increasing competition between rail and truck quite dramatically in long-haul trucking. The flexibility the railways will have in entering into confidential contract pricing is going to affect the competitive position of our long-haul truckers who depend on rail competitive commodity movements, largely moving back into central Canada from the east and west coasts.

We see potential with deregulation for large private fleets—those are fleets owned by large retailers, manufacturers—to obtain licences, then to have complete flexibility to haul product for related companies, and then to go out and get third-party traffic to complement that in-house operation. Most of the efficiencies of transport deregulation, we think, are going to accrue to very large corporate conglomerates.

With that background, and the American experience, you are certainly inviting more competition. The Canadian system, the change-over to deregulation as contemplated in Bill C-19, will not be as abrupt as it was in the United States. From 1975 to 1985 we have doubled the number of classes one, two and three truckers.

However, with a 50% increase in the tonnage freight carried, we have only had a 26% increase in the revenue of the for-hire trucking industry. That is twice as many carriers hauling 50% more freight, with just over 25% increase in constant dollars in revenue. Therefore, I think that is an indication of how competitive the Canadian for-hire trucking industry has become under the existing regulatory structure.

We are changing it, though, and we believe there is going to be substantially increased competition as a result of that. We are concerned over the safety record of the Canadian trucking industry. It is not easy to stand on a public platform and say that, but we have been concerned from some time. The indus-

*[Traduction]*

d'exploitation aux États-Unis. En général, ces entreprises sont plus petites et ont moins d'investissement. Les grosses entreprises nationales américaines, les entreprises de transport de marchandises générales, celles qui ont des terminus dans toutes les grandes villes et de gros investissements en capital et qui ont fini par dominer le marché américain, ont maintenant des activités dans tous les grands centres canadiens. Il y a environ 2 000 transporteurs américains qui ont obtenu un permis d'exploitation au Canada; cela est par province, bien entendu. Quant aux transporteurs canadiens, ils sont environ 1 000 à détenir un permis d'exploitation aux États-Unis. Leur nombre augmente rapidement.

Pour revenir au pays, nous pensons que la déréglementation va considérablement augmenter la concurrence entre les sociétés ferroviaires et les entreprises de camionnage dans le secteur du camionnage sur longues distances. La facilité que les sociétés ferroviaires auront à conclure des contrats dans lesquels elles pourront garder les prix confidentiels va influencer sur la compétitivité de nos entreprises de camionnage sur longues distances qui dépendent du transport de marchandises en concurrence avec les sociétés ferroviaires, marchandises qu'elles transportent en grande partie des côtes est et ouest vers le centre du Canada.

À notre avis, avec la déréglementation, le scénario le plus probable est que les entreprises qui possèdent de gros parcs de camions—c'est-à-dire les gros détaillants, les gros fabricants—vont obtenir des permis, puis elles auront alors toute la latitude pour transporter des produits pour des sociétés apparentées et iront ensuite sur le marché pour chercher à conclure des contrats de transport avec des tierces parties pour compléter leurs opérations internes. Nous pensons que la déréglementation de l'industrie du transport va surtout profiter aux très gros conglomerats privés.

Avec cela à l'arrière-plan et avec la façon dont la situation a évolué aux États-Unis, vous avez certainement là deux éléments qui invitent à plus de concurrence. La transition de la réglementation à la déréglementation, telle que proposée dans le projet de loi C-19, ne sera pas aussi brusque au Canada qu'aux États-Unis. De 1975 à 1985, nous avons doublé le nombre d'entreprises de camionnage des classes un, deux et trois.

Toutefois, l'augmentation de 50 p. 100 du nombre de tonnes de marchandises transportées qui a été enregistrée au cours de cette période de dix ans dans l'ensemble de l'industrie n'a été accompagnée que d'une augmentation de 26 p. 100 des recettes de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui. Autrement dit, il y a deux fois plus de transporteurs qui transportent 50 p. 100 plus de marchandises, pour une augmentation des recettes en dollars constants d'à peine plus de 25 p. 100. À mon avis, cela montre bien quel degré de compétitivité l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada a atteint depuis l'instauration de la structure de réglementation actuellement en vigueur au pays.

Mais nous sommes en train de changer la structure et nous pensons que la réforme proposée devrait faire augmenter sensiblement la concurrence. Nous nous préoccupons beaucoup de la fiche de sécurité de l'industrie du camionnage au Canada. Il n'est pas facile de proclamer cela en public, mais cela fait déjà

*[Text]*

try has been increasing its safety programs for some time. It is due in large part to the competitive forces that have been unleashed.

In the United States those competitive forces with deregulation in 1980, coupled with the recession in 1982, really led to a tremendous shake out in the transportation industry. The bankruptcy rate in U.S. trucking in the eight years following deregulation has gone up to 9.5 times from what it was in the years prior to deregulation in 1980.

The pressures on the U.S. trucker are just tremendous. There are all kinds of studies that have been done pointing to increased accident ratios, and what have you. For every study that is turned out showing that there is an increased accident ratio, the U.S. Department of Transport and shipper groups come out and say, it is not true, here are stats that disprove it.

Obviously no government is going to acknowledge that a policy it has introduced is injuring or killing its citizens. That is understandable. The shippers' concern is that the truckers who point to the increased accident implication are using it simply as a means of trying to, in the States, get back under regulation and in Canada, delay deregulation. We deny that adamantly. The U.S. truckers do not want to come back under regulation—some may, but the majority do not—because the shake-out has taken place.

In Canada, while there are many truckers who are very nervous about what is going to happen, we can read the handwriting on the wall. We understand what is going to happen, why it is going to happen, and why there is really no alternative. We have to go along with what Bill C-19 proposes. All we can do is try to make sure that we do it in a proper environment.

If you are inviting hyper-competition, and we are inviting hyper-competition—not to the same degree as in the States, perhaps, but more competition—we want to be sure that the National Safety Code that Ottawa and the provinces are working on, to which the federal government has committed some \$23 million to help fund the provinces, is in place at the same time as we make that change-over.

Our problem is this: while a lot of work has been done on this National Safety Code—and we have been involved in the process with the governments at all levels—there is still a long way to go on three or four key issues.

There are about 17 or 18 different elements to the National Safety Code, but the most critical aspects of it involve hours of service regulation and enforcement, uniform vehicle inspection standards, uniform driver performance profile standards, and then adequate performance auditing and on-highway enforce-

*[Traduction]*

quelque temps que nous nous préoccupons de ce dossier. L'industrie a intensifié ses programmes de sécurité depuis quelque temps. Cela est attribuable en grande partie aux forces du marché qui ont été libérées.

Aux États-Unis, avec la déréglementation en 1980 et la récession en 1982, ces forces du marché ont secoué profondément l'industrie du transport. Le taux de faillite dans l'industrie du camionnage aux États-Unis a augmenté au cours des huit années qui ont suivi la déréglementation de 9,5 fois par rapport à son niveau des années antérieures à la déréglementation en 1980.

Les pressions exercées sur l'industrie du camionnage aux États-Unis sont énormes. Toutes sortes d'études ont été menées qui montrent que les taux d'accident n'ont pas cessé d'augmenter, et ainsi de suite. Pour chaque étude qui montre que le taux d'accident a augmenté, le Département des transports des États-Unis et les groupes d'expéditeurs se manifestent et disent, à tort, voici des statistiques qui prouvent le contraire.

De toute évidence aucun gouvernement ne va reconnaître qu'une politique qu'il a lui-même adoptée blesse ou tue ses citoyens. Cela se comprend facilement. Ce qui inquiète les expéditeurs, c'est que les entreprises de camionnage qui invoquent l'argument des conséquences de l'augmentation des taux d'accident se servent de cet argument uniquement comme moyen pour essayer, aux États-Unis, de revenir à la réglementation et, au Canada, de retarder la déréglementation. Nous sommes en profond désaccord avec cela. Les entreprises de camionnage aux États-Unis ne veulent pas revenir à la réglementation—certaines peut-être, mais sûrement pas la majorité—parce qu'il y a eu un remue-ménage.

Au Canada, même si un grand nombre d'entreprises de camionnage s'inquiètent beaucoup de ce qui va arriver, nous ne pouvons échapper à l'inéluctable. Nous comprenons ce qui va arriver, pourquoi cela va arriver et pourquoi nous n'avons pas réellement le choix. Nous devons accepter ce que le projet de loi C-19 propose. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de nous assurer que cela se fasse dans un cadre qui convient.

Si nous devons chercher à favoriser la concurrence pour en arriver à un très grand nombre d'entreprises, et c'est ce que nous cherchons à faire—peut-être pas à un aussi grand nombre qu'aux États-Unis, mais au moins à un plus grand nombre—nous voulons être sûrs que le nouveau Code canadien de sécurité, à la rédaction duquel Ottawa et les provinces travaillent actuellement et pour lequel le gouvernement fédéral a engagé quelque 23 millions de dollars pour aider à financer les provinces, sera en vigueur au moment où nous ferons cette transition.

Notre problème est le suivant: même si beaucoup de travail a déjà été fait sur ce Code canadien de sécurité—et nous avons participé à son élaboration avec tous les paliers de gouvernement—il reste encore beaucoup de chemin à faire sur trois ou quatre points clés.

Le Code canadien de sécurité comprend 17 ou 18 éléments différents, mais les points les plus critiques concernent les règlements ayant trait aux heures de service et l'application de ces règlements, l'uniformisation des normes d'inspection des véhicules, l'uniformisation des normes relatives au profil de rendement des chauffeurs et la mise en oeuvre d'un système



*[Text]*

ment of the three following standards. Those are the critical standards.

According to the current timetable, the provinces will not all be in a position to move. Some will by January 1, 1988, when Bill C-19 is slated to come into force, but not all of them will be. We are tremendously concerned that this lag time of anywhere up to a year under what we think is going to be considerably greater competition is going to lead to a deterioration in safety.

There are problems now. They are not easily measured statistically. Our stats in Canada are not very good. They are probably worse than they are in the States, and that is not saying an awful lot, but truckers know perfectly well what the problems are.

There are all kinds of truckers out there running drivers, particularly owner-operators, 20 hours straight. They send them out and they expect them to get from Winnipeg to Edmonton and Calgary, or from Halifax to Toronto without anything more than a coffee stop.

That is because the federal hours of service regulation for for-hire trucking under the federal Department of Labour cannot be enforced. It just virtually is not enforced. We need a new regime.

There is another problem in that the jurisdiction in safety is balkanized. Ottawa has some aspects of jurisdiction, not all. Provinces have others, and the provinces really are the only ones who can do on-highway enforcement.

In the absence of adequate stats, however, we do have some pretty clear indications of the problem. In the last three or four months, the Government of Quebec has been cracking down, really cracking down, with their weigh scales going in and out of Montreal and Quebec City.

They have been putting QPP out on the side roads to catch truckers who try to circumvent the scales and turning them all in and making them go through the scales. They have been running the scales even at night and on the weekends. They have been catching about 70% violations either of operating or safety requirements—some of them minor, but those things accumulate.

So there is a heck of a lot of pressure on safety out there. A few years ago when B.C. upgraded its on-highway inspection standards, the same thing happened. We have to have a substantially uniform, not identical, National Safety Code in place and we think the dynamic tension that is always there between Ottawa and the provinces when they get together in these areas—and it certainly has been there with Bill C-19 throughout the two or three years it has taken. We think we will get the best result if we were to postpone the implementation date on Bill C-19 from January 1, 1988, to whatever date

*[Traduction]*

adéquat de vérification du rendement et l'application sur les routes de ces trois normes. Ce sont les normes les plus critiques.

Selon l'échéancier actuel, les provinces ne seront pas toutes en position pour agir. Certaines seront prêtes le 1<sup>er</sup> janvier 1988, quand le projet de loi C-19 devrait être adopté, mais pas toutes. Nous nous inquiétons beaucoup du fait que ce retard dans l'adoption du nouveau code qui pourrait aller jusqu'à un an et qui devrait coïncider, d'après nous, avec une très forte augmentation de la concurrence, n'amène une détérioration de la sécurité.

Il y a des problèmes actuellement qui ne sont pas faciles à mesurer statistiquement. Nos statistiques au Canada ne sont pas très bonnes. Elles sont probablement moins bonnes encore qu'aux États-Unis, et cela n'est pas peu dire, mais les entreprises de camionnage savent parfaitement bien quels sont les problèmes.

Il y a toutes sortes d'entreprises de camionnage qui font rouler leurs chauffeurs, en particulier celles où le propriétaire est aussi le chauffeur, 20 heures sans arrêt. Elles envoient leurs chauffeurs sur la route et attendent d'eux qu'ils se rendent de Winnipeg à Edmonton ou Calgary ou de Halifax à Toronto sans s'arrêter sinon peut-être pour une pause café.

Cela se fait parce que les règlements du ministère fédéral du Travail concernant les heures de service dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui ne peuvent pas être appliqués. Ils ne sont tout simplement pas appliqués. Il faut un nouveau régime.

Il y a un autre problème du fait de la balkanisation des compétences en matière de sécurité. Certains pouvoirs relèvent d'Ottawa, mais pas tous. Les provinces ont d'autres pouvoirs et il n'y a réellement qu'elles qui peuvent faire appliquer les lois sur les routes.

Bien qu'on ne dispose pas de statistiques adéquates, on peut quand même avoir une bonne idée du problème. Au cours des trois ou quatre derniers mois, le gouvernement du Québec a pris des mesures énergiques, des mesures vraiment énergiques, avec ses postes de pesée à la périphérie de Montréal et de Québec.

Ils ont placé des policiers de la SQ sur les petites routes pour essayer d'attraper les camionneurs qui cherchaient à éviter les postes de pesée et pour les amener aux postes de pesée et les y faire passer. Ils ont même fait marcher les postes de pesée la nuit et les fins de semaine. Ils ont attrapé environ 70 p. 100 des contrevenants aux normes d'exploitation ou de sécurité — certaines infractions étant mineures, mais cela finit par faire beaucoup.

On insiste donc beaucoup en ce moment sur la sécurité dans cette province. Il y a quelques années, lorsque le gouvernement de la C.-B. avait renforcé ses normes d'inspection des véhicules, la même chose s'était produite. Il faut un Code canadien de sécurité en grande partie uniforme, mais pas nécessairement identique et nous croyons que la dynamique qui existe toujours entre Ottawa et les provinces lorsqu'ils se rencontrent dans ces secteurs — et elle a certainement été là depuis qu'on parle du projet de loi C-19, soit depuis deux ou trois ans. À notre avis, le mieux serait de reporter la date d'application du projet de loi

*[Text]*

the federal Transport Minister feels the key elements of the National Safety Code, which I have just mentioned, are in place—substantially in place in enough provinces to make it viable.

We would not want to tie him in implementing Bill C-19 to every province having to agree, because a couple of provinces might turn around then and say, well, we can prevent the whole bill from going through by simply not co-operating on the National Safety Code.

What do we mean by the majority of the provinces? Maybe if you had six of them, including Ontario and Quebec, and one in the west and one or two in the Maritimes or something like that.

You need that core group who are ready to go on the key issues of the National Safety Code so that you have a comprehensive jurisdiction where the federal regulations will be complemented by provincial regulations because of the balkanized jurisdiction, and then we think you can move safely into the deregulatory environment contemplated by Bill C-19 where the major entry test from then on will simply be fit, willing and able.

That is fine as it goes; we agree with it, certainly, but that is not going to screen the new guy getting in. It is not going to screen the owner-operator, and the pressure on the owner-operators who work for private truckers or for-hire truckers is just intense.

The 1985 statistics just released show that private trucking fleets increased their expenditure on leased transportation, purchased transportation, by 42%. The for-hire industry increased it by 24% in that one year. There is a tremendous move to use these independent drivers working under your licence or whatever, and the pressures on them are tremendous.

We think it is essential flexibility to have that, but also it is an area that definitely requires policing, because the economic pressure is on that guy who has bought his own rig. He is under pressure to postpone maintenance. If he has a bank payment or insurance premium the next week and he has exceeded his maximum hours of work, he will tend to go for that extra trip well beyond the hours of work to get the cash in his back pocket to pay for it.

Therefore, our specific recommendation, Mr. Chairman, is that you amend clause 33 of Bill C-19 in the way I have generally outlined, so that it comes into force when the Minister of Transport is satisfied that a sufficient number of provinces are

*[Traduction]*

C-19 prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 1988 à une date où le ministre fédéral des Transports jugera que les éléments clés du Code canadien de sécurité que je viens juste de mentionner sont en place — c'est-à-dire en grande partie en place dans assez de provinces pour rendre le nouveau code viable.

Nous ne voudrions pas lui lier les mains en lui demandant d'obliger toutes les provinces à accepter le projet de loi C-19, parce qu'alors deux ou trois provinces pourraient faire volte-face et dire, eh bien, nous pouvons empêcher l'adoption du projet de loi dans son ensemble tout simplement en ne collaborant pas à l'adoption du Code canadien de sécurité.

Qu'entendons-nous par majorité des provinces? Peut-être six d'entre elles, incluant l'Ontario et le Québec et une province de l'Ouest et peut-être une ou deux des Maritimes ou quelque chose comme cela.

Il vous faut ce noyau prêt à discuter des éléments clés du Code canadien de sécurité pour avoir des compétences suffisamment étendues dans les cas où les règlements fédéraux devront être complétés par des règlements provinciaux à cause de la balkanisation des compétences; c'est seulement à ce moment-là pensons-nous que vous allez pouvoir manœuvrer en sûreté pour faire adopter la structure de déréglementation proposée dans le projet de loi C-19 où le seul critère d'admission dans l'industrie sera dorénavant le critère selon lequel l'entreprise est prête et disposée à assurer le service.

Bon, tout ça c'est bien, nous sommes d'accord avec ça, sûrement, mais cela ne va pas permettre d'évaluer les nouveaux entrants. Cela ne permettra pas le dépistage à des fins d'élimination du propriétaire exploitant, et la pression exercée sur les propriétaires exploitants qui travaillent pour le compte d'entreprises privées de camionnage ou pour des exploitants d'entreprise de camionnage pour le compte d'autrui est vraiment énorme.

Les statistiques de 1985 qui viennent d'être publiées indiquent que les exploitants privés de parcs de camions ont augmenté de 42 p. cent leurs dépenses relatives aux services de transport loués, aux services de transport achetés. L'industrie du camionnage pour compte d'autrui a, quant à elle, enregistré une augmentation de 24 p. cent au cours de cette seule année. Il y a une tendance marquée à recourir à ces routiers indépendants qui exécutent leur travail en vertu de votre licence ou de ce que l'on veut, et les pressions exercées sont très fortes.

Nous sommes d'avis qu'en cette matière la souplesse est absolument essentielle, mais c'est aussi un domaine qui très certainement exige une surveillance, parce que c'est le type qui a acheté son propre équipement qui subit la pression économique, pression qui l'amène à retarder l'entretien de son matériel. S'il doit effectuer un paiement à la banque ou payer une prime d'assurance la semaine suivante et qu'il a dépassé le nombre maximal d'heures de travail qu'il est autorisé à faire, il aura tendance à accepter de faire le voyage supplémentaire au-delà des heures de travail permises pour obtenir le supplément dont il a besoin pour régler ces comptes.

Par conséquent, la recommandation précise que nous faisons, Monsieur le président, est de modifier l'article 33 du Bill C-19 dans le sens que j'ai exposé de façon générale, de sorte que les dispositions qu'il contient entrent en vigueur lorsque le



[Text]

ready to go on a National Safety Code. The discretion is left to him; we would not want to make it an absolute. When he is ready to go, after further consultation with his provincial colleagues, then you implement Bill C-19, when you have the core of the National Safety Code implemented, both at the federal and provincial level.

With respect to timing, we do not see why it should take a year or 18 months beyond January 1, 1988, if there is good faith at the provincial level, to have a National Safety Code in place in virtually all provinces. We think it could probably be done, with enough effort and if the federal money is available, by not later than July 1988. With really hard effort, it might even be done by November 1987, but I do not think that is going to happen. All we are saying is that for a period of however many months it may take, and it should not take more than a year, you postpone implementation of Bill C-19 so you have a package deal of safety and deregulation, and the whole industry knows from day one when we move over to the new regime that there is no fooling with the safety issue.

I think, Mr. Chairman, I will leave it at that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. MacLaren. Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacLaren referred to four areas of highway safety—uniform national hours, uniform vehicle inspection, uniform driver performance, profile standards, and uniform enforcement of the first three on the highways. He said some but not all of the provinces already were fulfilling these four requirements. Which ones are not?

**Mr. MacLaren:** My colleague Louis-Paul Tardif is probably in the best position to answer that.

**Mr. Louis-Paul Tardif (General Manager, Canadian Trucking Association):** Perhaps, sir, on the question of hours of service, none of the provinces so far have any standard dealing with that specific area. On the question of vehicle inspection, five provinces out of ten have a comprehensive inspection program in place.

**Senator Stewart:** Could you tell us which ones?

**Mr. Tardif:** B.C., Manitoba, Saskatchewan, New Brunswick and Nova Scotia.

**Senator Stewart:** But both Quebec and Ontario do not.

**Mr. Tardif:** They have no official inspection program. They have in place, however, a rule saying that all vehicles on the highway must be safe, and that is it.

[Traduction]

ministre des Transports aura jugé que le nombre des provinces qui sont prêtes à se conformer à un Code national de sécurité est suffisant. Ce sera à lui de décider, nous ne voulons pas en faire un absolu. Lorsqu'il sera prêt à procéder, après plus amples consultations avec ses collègues des provinces, alors vous mettrez en vigueur le Bill C-19, lorsque les éléments principaux du Code national de sécurité auront été mis en œuvre, tant au niveau fédéral que provincial.

Pour ce qui est du moment de l'entrée en vigueur de ce code, nous ne voyons pas pourquoi il faudrait attendre un an ou 18 mois après le 1<sup>er</sup> janvier 1988, si les provinces sont de bonne foi, pour qu'un Code national de sécurité soit en vigueur dans à peu près toutes les provinces. Nous pensons que cela pourrait probablement se faire, si suffisamment d'efforts sont déployés et si le gouvernement fédéral est prêt à fournir les fonds, mais pas plus tard que juillet 1988. Et si on y mettait vraiment d'effort, cela pourrait bien être fait au plus tard en novembre 1987, mais je ne crois pas que cela va se produire. Tout ce que nous disons, c'est que pour une période de je ne sais combien de mois que cela peut prendre, et cela ne devrait pas prendre plus d'un an, vous reportez la mise en application du Bill C-19 de manière à avoir un ensemble global de mesures de sécurité et de déréglementation et toute l'industrie saura dès le premier jour de l'entrée en vigueur du nouveau régime que la question de sécurité est une chose sérieuse avec laquelle on ne blague pas.

Monsieur le président, je pense que je m'en tiendrai à ça.

**Le président:** Merci, Monsieur MacLaren. Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Merci, Monsieur le Président. M. MacLaren a fait allusion à quatre aspects de la sécurité routière—uniformité des heures à l'échelle nationale, uniformité de l'inspection des véhicules, uniformité du rendement des routiers, normes de profil, et uniformité de l'application des trois premières règles sur les grandes routes. Il a annoncé que certaines, mais non toutes les provinces, satisfont déjà à ces quatre exigences. Qui sont celles qui ne s'y conforment pas?

**M. MacLaren:** Mon collègue Louis-Paul Tardif est pour le moment plus en mesure de répondre à cette question.

**M. Louis-Paul Tardif (directeur général, Association canadienne de camionnage):** Monsieur, peut-être en ce qui concerne la question des heures de service, aucune des provinces n'a à ce jour élaboré de normes concernant cet aspect particulier. Quant à la question de l'inspection des véhicules, cinq provinces sur dix ont mis en vigueur un programme complet d'inspection.

**Le sénateur Stewart:** Pourriez-vous me dire quelles sont ces provinces?

**M. Tardif:** La Colombie-Britannique, le Manitoba, la Saskatchewan, Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Stewart:** Mais les deux provinces du Québec et de l'Ontario n'ont pas un tel programme.

**M. Tardif:** Elles n'ont pas de programme d'inspection officiel. Elles ont adopté, cependant, une règle selon laquelle tous les véhicules qui circulent sur les grandes routes doivent être en bon état et c'est tout.

[Text]

On the question of the driver profile, we have in Canada a general understanding that each province will maintain a driver profile, which we call a driver abstract. The 10 provinces will provide you with a driver abstract. The company profile exists only in one province, Ontario. They started a link to a computer program that will give you a profile of a company. Each infraction is put into a computer and every time you have five, you get a letter.

Audit of companies or safety inspectors coming physically into your company does not exist now. It exists if there is a major file or major fault of a company involving one accident. Then they will audit, but officially there is no audit procedure in this country.

**Senator Stewart:** That is very helpful.

**Mr. MacLaren:** I mentioned that hours of service for federally regulated extra-provincial, interprovincial, international for-hire truckers comes under the federal Department of Labour. Whatever laws there are for the hours of service for private trucking, they are certainly not enforced across provincial boundaries. We question if Ottawa has jurisdiction over private truck fleets crossing provincial boundaries, whether they are federal undertakings.

The federal labour department has had hours-of-service regulations, which we want to see adopted as the national standard. It has virtually no enforcement capacity. They have no on-highway enforcement. All they can do is go to big easily identified companies that keep nicely typed records and look at them periodically. It is a mixed responsibility. Ottawa cannot enforce its role until the provinces are in place with on-highway enforcement. It has to be a joint effort to be effective.

**Senator Stewart:** I am looking for information. You might even say I am fishing for information. About Bill C-19, I get the impression the Government of Canada is trying to persuade reluctant provincial governments to move away from the present economically regulated regime towards a fitness test regime with the reverse-onus test period as a kind of transition period. Some of the provincial governments are very reluctant to make this move. I do not know if it is a result of successful persuasion on behalf of your organization or its members. If that is the case, would we not be playing their game to say changes they do not want will not take place until such time as a national safety code is in place?

[Traduction]

Pour ce qui est du profil des routiers, il y a au Canada une convention générale suivant laquelle chaque province établit le profil d'un conducteur de camion et les dix provinces vous fourniront un tel profil. Quant au profil d'entreprise, il en existe dans une seule province, l'Ontario. Cette province établit un lien avec un programme informatique qui vous fournit le profil d'une entreprise. Chaque fois qu'une entreprise commet une infraction, celle-ci est enregistrée dans un ordinateur et après cinq infractions, une lettre est envoyée à l'entreprise.

La vérification des entreprises ou une visite au lieu d'affaires de l'entreprise par des inspecteurs de la sécurité ne sont pas des choses qui sont faites à l'heure actuelle. De telles mesures sont prises si une entreprise fait l'objet d'un dossier important ou a commis une faute importante donnant lieu à un accident. Une vérification sera alors effectuée, mais officiellement il n'y a aucune procédure de vérification en vigueur au Canada.

**Le sénateur Stewart:** C'est bon à savoir.

**M. MacLaren:** J'ai mentionné que c'est le ministère du Travail fédéral qui réglemente les heures de travail des camionneurs d'entreprises de camionnage pour compte d'autrui extra-provinciales, interprovinciales et internationales. Quelles que soient les lois qui existent relativement aux heures de service des camionneurs d'entreprises privées, elles ne sont certainement pas respectées au-delà des frontières des provinces. Nous nous demandons si Ottawa exerce une juridiction sur les parcs de camions des entreprises privées qui effectuent le transport au-delà des frontières provinciales, si ces entreprises sont assujetties aux lois fédérales?

Le ministère fédéral du Travail a établi des règlements sur les heures de service que nous aimerions voir adoptés comme normes nationales. Ce ministère n'a à peu près aucun pouvoir pour ce qui est de l'application du règlement, pour faire respecter les règlements touchant le transport sur les grandes routes. Tout ce qu'il peut faire, c'est de se rendre au lieu d'affaires de grosses entreprises facilement identifiables qui tiennent des dossiers en bon ordre et d'examiner ceux-ci périodiquement. C'est une responsabilité partagée. Ottawa ne peut exercer son rôle à moins que les provinces aient mis de l'avant des mesures pour faire respecter les règlements touchant le transport routier. Pour que le règlement soit efficace, il faut une action concertée.

**Le sénateur Stewart:** Je suis à la recherche de renseignements, on peut même dire que je fais la chasse aux renseignements. En ce qui concerne le bill C-19, j'ai l'impression que le gouvernement du Canada tente de persuader les gouvernements provinciaux qui se montrent réticents d'abandonner le régime actuel qui se fonde sur les règles de l'économie pour adopter un régime de tests d'aptitude en prévoyant une période d'inversion du fardeau de la preuve qui serait plus ou moins une période de transition. Certains des gouvernements provinciaux hésitent beaucoup à procéder à ce changement. Je ne sais pas si c'est le résultat des efforts de persuasion qui ont pu être déployés pour le compte de votre organisation ou de ses membres. Si c'est le cas, ne serions-nous pas en train de jouer leur jeu et de dire que les changements qu'ils ne veulent pas n'auront pas lieu jusqu'à ce qu'un code de sécurité nationale ne soit en vigueur?



[Text]

**Mr. MacLaren:** There is some truth to what you say. When Mr. Axworthy was Minister, the basic agreement was reached in the spring of 1984 to proceed with truck deregulation. Having done air, they looked around. They had the American experience and there was an agreement. Some provinces were more willing to go along than others, based on the advice they had.

We have tremendous pressure from the United States banging on the door saying our guys are going down there and they are still regulated coming into this country. It is unfair. They passed a moratorium. The Senate whipped through legislation. We have to watch the U.S. Senate almost more than the Canadian Senate or the House of Commons because of the legislative impact on our people. They put on a moratorium. There was a great scramble to undo it, to have it set aside. An agreement was reached.

We have been under great pressure to follow the Americans because of the volume of trade by truck between the two countries and because, having deregulated in splendid isolation, they suddenly realized . . . Although we asked what it meant if they deregulated and we did not, it was only after U.S. truckers who operate into Canada said Canadians are going down there that all hell broke loose at the U.S. trucking lobby and everything got to work. We have been under great pressure to go along with them.

I do not know if you would agree with me, but I would say a majority of provinces are prepared to go along with deregulation, with reluctance and specific reservations, etc. The fact is by practice they have almost deregulated now. About 90% of licence applications are granted. Most of them are uncontested. It is the same paper regime as was there before, but it has been almost set aside. On major applications, when huge truckers try to move into a whole new market, yes, you will get a confrontation. However, the little trucker can get in pretty easily now without any opposition.

Bill, is that about right?

**Mr. MacKinnon:** I believe, gentlemen, the grant rate of all applications in Ontario about is 97%. One of the problems I believe we are going to have in the industry is that Ontario is going to certainly deregulate within its borders, as well as from one border out to the United States and to the other provinces. I do not believe Quebec is inclined to do that. It is probably just going to go along with the federal agreement between provinces, but within the province I think it is going to be very strongly regulated.

[Traduction]

**M. MacLaren:** Il y a du vrai dans ce que vous dites. Alors que M. Axworthy était Ministre, une entente de principe a été conclue au printemps de 1984 de procéder à la déréglementation de l'industrie du camionnage. Ayant fait part de cette entente sur la place publique, on a voulu connaître l'opinion des intéressés. Les États-Unis en avaient fait l'expérience et il y avait une entente. Certaines provinces, se fondant sur les avis reçus acceptaient le principe plus volontiers que d'autres.

Il y a une énorme pression qui est exercée de la part des États-Unis qui frappent à notre porte en nous disant que nos conducteurs de camions vont dans ce pays et lorsqu'ils reviennent au Canada, ils sont à nouveau assujettis à des règlements. Cela est injuste. Les États-Unis ont imposé un moratoire. Le Sénat américain a adopté une loi à toute vitesse. Il nous faut surveiller le Sénat américain encore plus que le Sénat canadien ou la Chambre des communes à cause des répercussions que leur loi a sur notre industrie du camionnage. Les États-Unis ont imposé un moratoire. Il y a eu de grandes manifestations d'opposition, pour qu'il soit levé. Une entente a été conclue.

Une très forte pression a été exercée sur le Canada pour qu'il fasse comme les États-Unis à cause du volume de commerce par camion qui se fait entre les deux pays, et parce que, ayant été les seuls à procéder à une déréglementation, ils se sont soudainement rendu compte . . . Bien que nous ayons demandé quelles seraient les conséquences si les États-Unis déréglementaient l'industrie et que nous ne le faisons pas, ce n'est qu'après que les entreprises de camionnage des États-Unis qui sont actives aussi au Canada ont dit que les Canadiens vont chez eux que le lobby de l'industrie du camionnage des États-Unis s'est déchaîné et que tout s'est mis en branle. Une très grande pression a été exercée sur nous pour que nous fassions comme eux.

Je ne sais pas si vous serez d'accord avec moi, mais je dirais qu'une majorité des provinces sont prêtes à procéder à la déréglementation, avec réticence et des réserves particulières, etc. Le fait est que dans la pratique, à l'heure actuelle la déréglementation est presque chose faite. Près de 90 p. 100 des demandes de licence ont été accordées, la plupart sans contestation. En principe, ce sont les mêmes documents qu'auparavant qu'il faut remplir, mais on ne les utilise pour ainsi dire plus. Lorsqu'il s'agit de demandes importantes, lorsque de grosses entreprises de camionnage tentent de s'introduire sur un marché tout à fait nouveau, oui, il peut y avoir confrontation. Toutefois, il est relativement facile pour une petite entreprise de camionnage de pénétrer le marché sans opposition.

Bill, c'est à peu près exact, n'est-ce-pas?

**M. MacKinnon:** Si je ne me trompe, Messieurs, le taux des demandes qui sont adoptées en Ontario est d'environ 97 p. 100. Un des problèmes que l'industrie connaîtra probablement est que l'Ontario procèdera très certainement à la déréglementation à l'intérieur de ses frontières de même que pour le transport au-delà d'une frontière vers les États-Unis et les autres provinces. Je ne pense pas que le Québec soit enclin à agir de la sorte. Probablement qu'elle se conformera simplement à l'entente qui sera conclue entre le gouvernement fédéral et les provinces, mais à l'intérieur de la province, je pense que la réglementation sera très poussée.

[Text]

The concern I have with my company, in very simple language, as with any any small company or large company, is that when they get the pencils too sharp and they start to see a bit of red ink, the first thing they do is start cutting back on important areas; they do not patch the roof on the barn or put new tires on the truck. They think as they can get another two months out of the brakes, they will keep running. I think this is a very dangerous thing on our highways.

We have just come through a dramatic experience with the cost of insurance here in Canada and in the United States. It appears to be levelling off again now, but that does not mean it is going to stay away. I believe it will come back with keener competition.

I have concern when you have free trade in trucking or whatever we want to call it, with carriers coming in from the far south in the United States. I do not see any way that Canadians can enforce safety on those carriers coming from Texas or some place in the far south. Sure, they can check the truck on the highway, but what authority will they have in any fashion over the safety policy of the hiring practices of that company? I think that has to be a big concern to the public travelling on our highways. It certainly is a concern to the image of the Canadian trucking industry.

**Mr. MacLaren:** Senator, if you look at page 7 where our specific amendment is, you will see that we have tried to word it on subclause 33.(1), which is the key. As for the reverse-onus test you referred to, some truckers think it is a safety net, whether it is up or tucked away, I do not know. Others think it is a straw at grass bottom, and some people think it is a placebo. I am not sure; time will tell what it is, if it means anything, but we do not think it means a great deal.

You will see that we have tried to word the amendment we have suggested so that the discretion remains with the federal Minister of Transport. He has to be satisfied as to when key elements in the National Safety Code are implemented and can adequately be enforced by sufficient provinces to make it viable.

**Senator Stewart:** Yes, I understand the proposal.

**Mr. MacLaren:** We deliberately worded it that way because it would really be intolerable to have the federal legislation and federal jurisdiction—and one province that does not want to go could hang it up forever simply because they would not agree to an implemented safety code.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, I have two questions. The first relates to the National Safety Code and the penetration into Canada by U.S. truckers, to which Mr. MacKinnon just now referred. How would the existence and enforcement of a

[Traduction]

Ma préoccupation, en ce qui concerne mon entreprise, en mots très simples, comme d'ailleurs toute petite ou grande entreprise, c'est que lorsqu'une entreprise commence à scruter tout à la loupe et que quelques chiffres rouges commencent à apparaître, la première chose qu'elle fait c'est d'effectuer des coupures dans des secteurs importants; elle ne répare le toit de la grange ni ne met de nouveaux pneus à son camion. Elle pense que les freins peuvent durer encore deux mois, qu'ils continueront à fonctionner. Je pense que c'est une chose très dangereuse sur nos grandes routes.

Nous venons de connaître une situation pénible pour ce qui est du coût des assurances ici, au Canada, et aux États-Unis. La situation semble se stabiliser, mais cela ne veut pas dire qu'elle ne va pas changer. Je pense qu'une concurrence plus féroce la fera renaître.

Je m'inquiète quand il y a un libre-échange dans le camionnage ou peu importe ce que nous voulons l'appeler, que des transporteurs viennent d'ailleurs loin que le sud des États-Unis. Je ne vois pas comment le Canada peut faire respecter les règles de sécurité par des transporteurs qui viennent du Texas ou de quelques endroits de la pointe sud. Bien sûr, une vérification peut être faite du camion sur la grande route, mais quel pouvoir, si tant est qu'il en ait, le Canada peut-il exercer sur la politique en matière de sécurité que l'entreprise en question met en vigueur dans ses pratiques d'embauche? À mon avis cela doit être une grande source de préoccupation pour le public qui voyage sur nos grandes routes. Chose certaine, cela ne peut que projeter une image défavorable de l'industrie canadienne du camionnage.

**M. MacLaren:** Sénateur, si vous regardez à la page 7 où figure l'amendement précis que nous proposons, vous verrez que nous avons tenté de l'inclure dans le libellé du paragraphe 33.(1), et c'est ça qui est important. Quant à l'inversion du fardeau de la preuve à laquelle vous faites allusion, pour certains camionneurs c'est un filet de sécurité, si celui-ci est tendu ou pas, je ne saurais dire. Pour d'autres, c'est un simulacre et pour d'autres encore, c'est un placebo. Je ne sais trop au juste, le temps le dira, si cela veut dire quelque chose, mais à notre avis, cela ne veut pas dire grand-chose.

Vous verrez que nous avons tenté de libeller l'amendement que nous proposons de manière que le pouvoir discrétionnaire soit laissé au ministre des Transports fédéral. Il doit être certain du moment les principaux éléments du Code national de sécurité seront mis en œuvre et que ceux-ci puissent, pour être durables, être adéquatement mis en application par un nombre suffisant de provinces.

**Le sénateur Stewart:** Oui, je comprends la proposition.

**M. MacLaren:** C'est à dessein que nous l'avons libellé de cette façon parce qu'il serait vraiment intolérable de voir la législation fédérale et la compétence fédérale—et une province qui ne voudrait pas emboîter le pas, pourrait le reléguer aux oubliettes simplement parce qu'elle n'est pas d'accord qu'un code de sécurité soit mis en vigueur.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, j'ai deux questions à poser. La première a trait au Code national de sécurité et à l'entrée au Canada des camionneurs américains auxquels M. MacKinnon vient juste de faire allusion. Comment l'exis-



*[Text]*

Canadian National Code have any effect on the kind of uneasiness to which Mr. MacKinnon has just now referred? We have the code but the American truckers will come in, and, as he said, it is going to be virtually impossible for any Canadian government, whether we are talking about Ottawa or Queen's Park, in the case of Ontario, to do very much about enforcing that code.

**Mr. MacLaren:** This is critical to having an adequate, nationally trained safety inspection group. The Americans are moving in with huge dollars to try to catch up on the safety problem. There are all kinds of regimes, funded mainly with federal money, to get the States to co-operate in upgrading their safety. You have the ICC jurisdiction, the U.S. Department of Transportation, and the federal highway administration with major highway inspection regimes.

If you have adequate enforcement, you can stop a guy. An American trucker has to have a log-book; he is going to have to have a profile and a record too.

What we need, first of all, is a reciprocity agreement with the Americans. This in itself, because of our split jurisdiction, is not going to be easy to achieve unless we all move in concert. You have one regime with mirror regulation in federal and provincial jurisdictions and with co-ordination on the enforcement. It therefore appears we have one regime, even though it is made up of several components.

However, the Americans now are cracking down. In the last six months we have had several Canadian truckers who, instead of getting fines of \$1,000 for failure to keep log-books and vehicles' hours of service, are being hit with \$10,000 or \$15,000 fines. This catches their attention.

They are cracking down and it can be done. Where it will be difficult is going in and looking at the records in a carrier's head office.

If we have a driver profile, a computerized national scheme and a carrier profile regime, I do not see any reason why such information should not be interchangeable between the American and Canadian systems. It probably will be.

**Mr. Tardif:** For instance, now in Canada and in the U.S. they are struck with fear. In Canada, the 10 provinces are working on a safety link, which will link the 10 provinces to exchange information. In the U.S., they are working on a safety network, which will exchange information between the 50 states.

As Ken said, what has to happen is to link these two in some kind of agreement that we will exchange information. So when the U.S. drivers come up to Canada, the enforcement officer can then pull the file on a screen and see if the person has had many infractions, for instance, in hours of service. The same will happen on the U.S. side: they will then pull the files for our guys going down.

*[Traduction]*

tence et la mise en application d'un Code national canadien peuvent-elles influencer sur le genre de malaise dont vient de parler M. MacKinnon? Bien sûr nous avons le code, mais il n'en demeure pas moins que les camionneurs des États-Unis entre-ront et, comme il l'a dit, il sera à peu près impossible pour un gouvernement canadien quelconque, qu'il s'agisse de celui d'Ottawa ou de Queens' Park dans le cas de l'Ontario, d'arri-ver un tant soit peu à mettre ce code en application.

**M. Maclaren:** C'est pourquoi il importe d'avoir un nombre suffisant d'inspecteurs formés à l'échelle nationale. Les Améri-cains dépensent d'importantes sommes d'argent pour tenter de rattraper leur retard en matière de sécurité. Ils ont toutes sor-tes de programmes, financés principalement par le fédéral, pour inciter les États à collaborer à l'amélioration de la sécu-rité, notamment, les importants programmes d'inspection de la ICC, du Département des transports et de l'administration fédérale des autoroutes.

Si l'on dispose des pouvoirs nécessaires, il est possible d'intervenir. Un camionneur américain doit tenir un carnet de route; il faudra en outre que son profil et son dossier soient éta-blis.

Ce dont nous avons besoin, pour commencer, c'est d'un accord de réciprocité avec les Américains, ce qui, en raison de nos compétences partagées, ne sera pas facile à obtenir à moins que tous collaborent. Si nous parvenons à édicter des régle-ments identiques et à en coordonner l'exécution, il apparaîtra que nous avons un seul programme, même s'il se compose de plusieurs éléments.

Toutefois, les Américains ont décidé désormais de sévir. Au cours des six derniers mois, plusieurs camionneurs canadiens se sont vu imposer, pour défaut de tenir un carnet de route ou un registre des heures de service du véhicule, des amendes de 10 000 ou de 15 000 \$ et non plus simplement de 1 000 \$, et cela donne des résultats.

Ils sévissent, et nous pouvons faire de même. Le plus difficile sera sans doute d'aller consulter les registres au siège social du transporteur.

Si nous avons un profil du chauffeur, un système national informatisé et un programme de profil des transporteurs, je ne vois pas pourquoi ces renseignements ne pourraient pas être interchangeables entre les systèmes américains et canadiens. Ils le seront probablement.

**M. Tardif:** Ainsi, maintenant au Canada et aux États-Unis, on commence à avoir peur. Au Canada, les dix provinces cher-chent à établir un réseau national de sécurité, qui reliera les dix provinces et permettra d'échanger des renseignements. Aux États-Unis on a commencé à établir un réseau de sécurité qui permettra d'échanger des renseignements entre les 50 États.

Comme l'a mentionné Ken, ce qu'il faut, c'est relier ces deux réseaux en vertu d'un accord quelconque qui permettra un échange de renseignements. Ainsi lorsqu'un chauffeur améri-cain viendra au Canada l'agent pourra faire apparaître son dossier sur l'écran et voir s'il a à son compte de nombreuses infractions, notamment, pour ce qui est des heures de service. La même chose se produira du côté des États-Unis: ils pour-ront consulter le dossier de nos chauffeurs qui se rendent chez eux.

[Text]

You are, however, looking at a year or a year and a half down the road. The link does not exist in Canada right now.

**Senator Stewart:** We were told the National Safety Code could be in place about six months into 1988, but this particular link would probably take 18 months. Is this correct?

**Mr. Tardif:** It will probably be in.

**Mr. MacLaren:** I think this is right. I think it can be in place by the middle of next year in most provinces. There is no reason why, if there is federal money available and if there is good faith, the thing should be any longer than this. There could be some aspects of it that will take a little longer.

**Mr. Tardif:** I do not think it will take much longer to make the link in Canada. There are right now experiments going on between B.C. and Alberta. All they will do is to expand this experiment to link the 10 provinces.

You are looking probably at 18 months to negotiate the accord between the U.S. and Canada, but the link in Canada should be in place by August 1988.

**Senator Stewart:** I have one last question, Mr. Chairman. In view of the obvious connection between the National Safety Code and the new regimes, whether we are talking about the reverse onus or fitness regime, why in your opinion is the Minister so anxious to have Bill C-19 go into effect as of January 1, 1988?

I assume it is not because it is just the beginning of a year. I assume there is some relationship between this early date and the negotiations with the provincial governments.

Obviously, your association knows a good deal about the extent to which particular provincial governments are co-operative or stubborn and which provincial governments are high on the goodwill to which you have referred two or three times. Is there some special strategic significance of this date of January 1, 1988?

**Mr. Tardif:** I do not think there is.

**Mr. MacLaren:** No, I do not think so. The government originally thought the bill would be passed sometime in the spring, in June at the latest, and even earlier I think in their original timetable.

I do not see anything particularly significant about January 1, 1988. When the Council of Ministers met in March, right in the middle of the House of Commons committee hearings, they, somewhat to our surprise, changed everything around, changed the reverse-onus timetable slightly, and confirmed the January 1 date.

The bills in the normal course of events should be ready. Some more work will be done on the safety code by the end of the year and there will be another meeting of the Ministers at the end of September, I think it is, to give a final go on it or something like that. I think January 1, 1988, was the date when it looked like the legislation would be in place, and there certainly was a federal incentive to get on with it.

**Senator Stewart:** Are you familiar with the testimony that the deputy minister of Transport gave to this committee?

[Traduction]

Toutefois, cela ne se réalisera pas avant un an ou un an et demi. Un tel réseau n'existe pas au Canada à l'heure actuelle.

**Le sénateur Stewart:** On nous a dit que le code national de sécurité sera prêt vers le milieu de 1988, alors que pour établir ce genre de réseau il faudra environ 18 mois. Cela est-il exact?

**M. Tardif:** En effet c'est bien cela.

**M. MacLaren:** Je crois qu'il a raison. Je crois qu'il sera prêt vers le milieu de l'an prochain dans la plupart des provinces. Il n'y a aucune raison, si le fédéral y met de l'argent et si tous sont de bonne foi pour que cela prenne plus de temps, sauf toutefois pour certains détails.

**M. Tardif:** Je ne crois pas qu'il faudra beaucoup plus de temps pour établir ce réseau au Canada. Certaines expériences sont actuellement en cours entre la Colombie-Britannique et l'Alberta. Tout ce qu'il restera à faire sera d'étendre le réseau aux huit autres provinces.

Il faut probablement prévoir les 18 mois pour la négociation de l'accord entre les États-Unis et le Canada mais le réseau au Canada devrait être en place dès août 1988.

**Le sénateur Stewart:** J'aurais une dernière question, monsieur le président. Étant donné le lien évident entre le code national de sécurité et les nouveaux programmes, qu'il s'agisse d'inversion du fardeau de la preuve ou de condition physique, pourquoi à votre avis le Ministre tient-il tant à ce que le projet de loi C-19 soit en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1988?

Je suppose que ce n'est pas parce que c'est simplement le début d'une année. Je suppose qu'il y a quelque rapport entre cette date rapprochée et les négociations avec les gouvernements provinciaux.

Manifestement, votre association sait bien dans quelle mesure les divers gouvernements provinciaux sont prêts à collaborer ou refusent de le faire, et lesquels font le plus preuve de cette bonne volonté que vous avez mentionnée à deux ou trois reprises. Cette date du 1<sup>er</sup> janvier 1988 a-t-elle une importance stratégique quelconque?

**M. Tardif:** Je ne crois pas qu'il y en ait un.

**M. MacLaren:** Non je ne crois pas. Le gouvernement croyait à l'origine que le projet de loi serait adopté au printemps, ou en juin au plus tard, et même plus tôt, je crois, selon leur calendrier initial.

Je ne vois rien de particulièrement significatif au sujet de la date du 1<sup>er</sup> janvier 1988. Lorsque le Cabinet s'est réuni au mois de mars, juste au milieu des audiences du Comité de la Chambre des communes, ils ont, quelque peu à notre surprise, tout chambardé, modifié légèrement le calendrier relatif à l'inversion du fardeau de la preuve et confirmé la date du 1<sup>er</sup> janvier.

Les projets de loi devraient être prêts à temps. Quant au code de sécurité il reste encore quelques travaux à faire d'ici la fin de l'année et les ministres devraient se réunir à nouveau à la fin de septembre je crois, pour donner le feu vert ou quelque chose du genre. Je crois qu'on était d'avis que les lois seraient prêtes pour le 1<sup>er</sup> janvier 1988 et le gouvernement fédéral était certainement très désireux de voir ce projet aboutir.

**Le sénateur Stewart:** Êtes-vous au courant du témoignage du sous-ministre des Transports auprès de notre comité?



[Text]

**Mr. MacLaren:** No, I am not.

**Senator Stewart:** Then I will not ask the question, but just for the record let me say that he seemed to indicate that by January 1 the situation with regard to the safety code would be further advanced than your brief would suggest.

**Mr. MacLaren:** If it is, then let the date be January 1, 1988. I think that is quite simple. We are just saying, do not fix a firm date. I think our ultimate concern is that there is a potential for a falling out between Ottawa and the provinces. They have agreed to go ahead with Bill C-19. We would like to see everyone's feet kept close to the fire until they get that safety code ready.

**Senator Stewart:** All right. Then let me ask this question. I am sorry, Mr. Chairman, to keep discovering new questions, but the answers lead me. You would be quite happy if your amendment were to carry and if the Minister found that he was satisfied that the key elements of the National Safety Code had been implemented and could be adequately enforced by sufficient provinces to make it a viable national regime on January 1, 1988.

**Mr. MacLaren:** Exactly. If you get that critical mass, go with it; that is the point.

**Senator Stewart:** All right. That is fine.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Le Moyné.

**Senator Le Moyné:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to know what the present means are of checking the hours of a driver coming from a point in Canada or from a point in the United States.

**Mr. MacLaren:** They are virtually nil.

**Senator Le Moyné:** Nothing is registered at the start of his journey saying that he is starting at a certain hour.

**Mr. MacLaren:** He is supposed to have a log-book in the United States; log-books are required. Sometimes drivers end up with two or three log-books and they can pull out whichever one they want, which is a problem.

In Canada, the federal Department of Labour gave up requiring log-books several years ago. The only checking they do now is to look at the paper records in companies, and that usually means the larger, easily identifiable companies where they keep these in records. They have no capacity, of which we are aware, to check head office records of American truck drivers that come into Canada. In the absence of on-highway enforcement for extra-provincial truckers, which a U.S. trucker is when he comes into Canada, there is virtually no enforcement on our side.

**Senator Le Moyné:** How does that compare with the railroad practice as to the hours of locomotive drivers?

[Traduction]

**M. MacLaren:** Non je ne le suis pas.

**Le sénateur Stewart:** Dans ce cas, je ne poserai pas ma question, mais permettez-moi tout de même de dire qu'il a semblé indiquer que le 1<sup>er</sup> janvier, la situation concernant le code de sécurité serait plus avancée que votre mémoire ne le laisse entendre.

**M. MacLaren:** Si tel est le cas, alors conservons la date du 1<sup>er</sup> janvier 1988. Je crois que la chose est très simple. Nous demandons simplement de ne pas fixer une date précise. Je crois que ce qui nous préoccupe surtout c'est le risque d'une mésentente entre Ottawa et les provinces. Ils se sont entendus au sujet du projet de loi C-19. Nous aimerions que tout le monde attende la rédaction définitive du code de sécurité.

**Le sénateur Stewart:** C'est bon. Alors permettez-moi de vous poser une autre question. Je m'excuse, monsieur le président, d'arriver constamment avec de nouvelles questions, mais ce sont les réponses que me les suggèrent. Vous seriez assez heureux si votre amendement était adopté et si le Ministre jugeait que les principaux éléments du Code national de sécurité avaient été mis en œuvre et pouvaient être appliqués convenablement par un nombre suffisant de provinces pour que nous nous retrouvions avec un véritable code de sécurité de portée nationale le 1<sup>er</sup> janvier 1988.

**M. MacLaren:** Exactement. Si vous atteignez cette masse critique, allez-y; c'est ce qu'il faut.

**Le sénateur Stewart:** C'est bon, nous sommes d'accord.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Le Moyné.

**Le sénateur Le Moyné:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais savoir quels sont les moyens dont on dispose à l'heure actuelle pour vérifier les heures d'un chauffeur qui arrive d'un endroit au Canada ou d'un endroit aux États-Unis.

**M. MacLaren:** Ils sont pratiquement inexistants.

**Le sénateur Le Moyné:** Rien n'est noté au début pour indiquer quelle heure le chauffeur est parti.

**M. MacLaren:** Il est supposé avoir un carnet de route; aux États-Unis les carnets de route sont obligatoires. Parfois les chauffeurs se retrouvent avec deux ou trois carnets de route et ils sortent celui qu'ils veulent bien nous montrer, ce qui pose un problème.

Au Canada, le ministère fédéral du Travail a cessé d'exiger des carnets de route il y a plusieurs années. On se contente maintenant d'examiner les registres des entreprises, et cela signifie généralement les entreprises les plus importantes et les plus facilement identifiables qui tiennent ce genre de registre. Ils n'ont aucun moyen, du moins à notre connaissance, de vérifier les registres des sièges sociaux des entreprises américaines dont les camionneurs viennent au Canada. Si personne ne peut intervenir sur la route pour vérifier les camionneurs extra-provinciaux, ce que sont les camionneurs des États-Unis lorsqu'ils viennent au Canada, nous n'avons aucun moyen de faire respecter la loi.

**Le sénateur Le Moyné:** Comment cela se compare-t-il avec la pratique des chemins de fer concernant les heures des conducteurs de locomotive?

[Text]

**Mr. MacLaren:** I assume in the case of the railways that they have . . . it is all, by definition of railways, a "regular route". If a train is going from Toronto to Winnipeg, it stops at certain points and a driver gets off, which is within the hours of service limitations. Another engineer then gets on; the guy waits and then catches the next train coming back. In the case of railways, it is a lot easier to regulate.

I assume that comes under CTC safety regulation and I assume they have some capacity to enforce, although when you think of the Hilton train wreck, you find out that even then there is potential for people perhaps to be working longer hours than they are supposed to.

**Senator Le Moyne:** The trucking situation, as to that, calls us back to the situation of the railways at the turn of the century when they were abusing their drivers in Europe and here. That is the same situation. It would have them drive 20 more hours and almost die on the footplate.

**Mr. MacLaren:** Well, I do not know whether I would put it quite that way, but there certainly is a lot of stress and it just stands to reason that a trucker in economic trouble who has to defer maintenance, who cannot afford to buy a new rig—and of course, that is another statistic in the United States that has come out that cannot be denied. The average age of equipment since deregulation has gone up by nearly 50%. There has to be a connection between age of equipment and safety, as there is between the hours you drive and safety.

I mean, you can play with the statistics. We brought some studies with us that say one thing, Transport Canada can come up with studies that deny those and then we have other studies that critique the ones they have. Just common sense tells you that a truck driver behind a wheel who is paying for his \$70,000 to \$100,000 rig, who has insurance premiums—and this is another thing. In the United States, you had something like 16,000 new truckers in business for themselves with licences within two years after deregulation.

As there is a minimum insurance requirement of \$750,000—if you haul dangerous goods, \$1 million—the American Trucking Association estimates that this put the insurance industry in the United States under a lot of the pressure that really hurt the trucking industry, because they had to find about \$12 billion in additional insurance coverage.

The capitalization of the United States insurance industry was in trouble because you are only allowed to cover rate business equal to a multiple of your capitalization, so you get tremendous pressures that build up, and a trucker who is in financial trouble trying to save his rig and his livelihood is a higher risk than the corner store that gets into financial trouble.

**Senator Le Moyne:** In conclusion, we come to a not very human situation.

[Traduction]

**M. MacLaren:** Je suppose que dans le cas des chemins de fer ils ont tous, selon la définition des chemins de fer, un «itinéraire régulier». Si un train va de Toronto à Winnipeg, il arrête à certains points et le conducteur descend, respectant ainsi les règles de durée limitée du service. Un autre mécanicien monte; le premier attend et prend le prochain train en sens inverse. Dans le cas des chemins de fer, il est beaucoup plus facile de réglementer.

Je suppose qu'ils sont régis par les règles de sécurité de la CCT et qu'ils ont les moyens de faire respecter les règlements, même, si l'on songe au déraillement de Hilton, s'il y a toujours un risque que certains conducteurs fassent plus d'heures qu'ils ne sont supposé faire.

**Le sénateur Le Moyne:** À cet égard, la situation du camionnage nous rappelle la situation des chemins de fer au début du siècle lorsqu'ils abusaient de leurs conducteurs en Europe et ici. C'est la même situation. Il s'en seraient obligés de conduire 20 heures de plus et pourraient mourir au volant.

**M. MacLaren:** Je ne sais pas si j'exprimerai la chose ainsi, mais il y a certainement beaucoup de stress et il est tout à fait logique qu'un camionneur qui doit reporter les travaux d'entretien parce qu'il éprouve des difficultés économiques, qui ne peut pas s'acheter un nouveau tracteur-remorque—et évidemment, voilà d'autres statistiques américaines qui ont été rapportées et que personne ne peut nier. Depuis la déréglementation, l'âge moyen du matériel a augmenté de 50 p. cent. Il doit y avoir un lien entre l'âge de l'équipement et la sécurité tout comme il en existe un entre le nombre d'heures passées au volant et la sécurité.

Évidemment, on peut jouer avec les statistiques. Nous avons apporté des études qui aboutissent à certaines conclusions et Transports Canada peut nous citer d'autres études qui arrivent aux conclusions contraires, et ensuite nous pouvons de nouveau à notre tour mettre de l'avant des études qui critiquent les leurs. Le simple bon sens nous dit qu'un camionneur qui paye son tracteur-remorque entre 70 000 \$ et 100 000 \$, qui doit payer les primes d'assurance . . . et justement voilà un autre problème. Aux États-Unis, environ 16 000 nouveaux camionneurs ont obtenu des permis et se sont lancés en affaires dans les deux ans qui ont suivi la déréglementation.

Comme les camionneurs doivent avoir une assurance minimum de 750 000 \$, et de 1 000 000 \$ s'ils transportent des produits dangereux, l'American Trucking Association estime que cela a créé des pressions énormes sur les assureurs américains, ce qui a causé beaucoup de tort à l'industrie du camionnage parce qu'il a fallu obtenir des garanties supplémentaires d'une valeur de 12 milliards de dollars.

Les assureurs américains étaient dans une situation difficile en ce qui concerne leur capitalisation parce qu'ils n'ont droit de couvrir des risques que jusqu'à concurrence d'un certain multiple de leur capitalisation, de sorte que les pressions deviennent énormes et un camionneur en difficultés financières qui tente de sauver son tracteur-remorque et son gagne-pain court un risque plus grand que le petit commerce aux prises avec des difficultés financières.

**Le sénateur Le Moyne:** En conclusion, il se retrouve dans une situation qui n'est pas très humaine.



[Text]

**Mr. MacLaren:** It is not as good as it should be.

**Senator Le Moyne:** No, certainly.

**Mr. MacLaren:** And it could be better.

**Senator Le Moyne:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Davey.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, let me begin by saying I think you have made a very, very compelling case on the question of safety. We have heard a little bit more about it elsewhere from the committee, and I was quite taken with the presentation you made. I would like to come away from safety, however, and talk about deregulation generally.

A statistic I read here and which you had in your presentation, Mr. MacLaren, was that the bankruptcy rate over the past eight years is nine and a half times higher in the United States than before deregulation. Is there any way of knowing—not specifically—what kind of truckers declare bankruptcy?

**Mr. MacLaren:** Yes, I think that is pretty straightforward. There are two big segments to the trucking industry. There is the general freight LTL and then there is the truckload carrier.

The general freight carrier tends to have a regular route with terminals in every city, with box pick-up trucks, and he consolidates less-than-truckload freight at his terminals in each city, puts them on a highway tractor trailer, takes them to the next city and then disassembles that load and puts it back in his trucks and takes it off. That side of trucking takes tremendous capital investment.

The truckload side is one guy and a truck can get into business and he can haul other people's trailers and he is taking a whole truckload. He does not have to go to a terminal to have it unloaded. He picks it up at the factory and takes it to the next factory, or he picks it up at a factory and takes it to the wholesaler or to the retail outlet, and he is using other people's facilities to pick up and deliver his freight.

In the truckload end of the United States trucking industry, there were 16,000 new entrants within a year or two of deregulation. That was double the number of truckload carriers.

In the general freight side of the industry, exactly the opposite has happened. A lot of the early economic studies I can remember—and this has been going on now for about 18 years, this battle; it started with economists—about a truck is a truck and there are no economies of scale in trucking and that sort of thing.

Well, the American experience shows two things: one, it is half right and two, it is half wrong. The capital investment in the general freight industry in the United States has meant that there has been not one successful new general freight carrier established.

[Traduction]

**M. MacLaren:** Ce n'est pas une situation idéale.

**Le sénateur Le Moyne:** Non, certainement pas.

**M. MacLaren:** Et elle pourrait être meilleure.

**Le sénateur Le Moyne:** Merci. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur le sénateur Davey.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, permettez-moi d'affirmer tout d'abord que votre témoignage sur la question de la sécurité était extrêmement éloquent. Le comité a déjà fait allusion à cette question, mais j'ai été très impressionné par votre exposé. J'aimerais cependant laisser de côté la question de la sécurité pour aborder celle de la déréglementation.

Selon une statistique que j'ai lue dans ce document et que vous avez cité dans votre exposé, M. MacLaren, le nombre de faillites survenues aux États-Unis au cours des huit dernières années est de neuf fois et demie supérieur à ce qu'il était avant la déréglementation. Est-il possible de savoir, de façon générale, quel type de camionneurs déclarent faillite?

**M. MacLaren:** Oui, je crois que les données sont assez claires à ce sujet. L'industrie du camionnage ont deux secteurs. Il y a d'abord le trafic routier général (camionnées incomplètes) puis il y a le transporteur de charges complètes.

Le premier a des circuits réguliers et des terminus dans chaque ville, des camions de livraison, et il groupe les charges incomplètes aux terminus de chaque ville, expédie ensuite ses charges groupées par tracteur-remorque jusqu'à la ville suivante et ensuite décompose la charge et la replace sur ses camions pour faire la livraison. Ce secteur de l'industrie du camionnage nécessite énormément d'immobilisations.

Pour ce qui est du secteur du transport de charges complètes, il suffit d'un entrepreneur et d'un tracteur qui transporte les remorques des autres, et il a des charges complètes. Il n'a pas à se rendre au terminus pour faire décharger la semi-remorque. Il prend la cargaison à une usine et la transporte jusqu'à une autre usine, ou encore il la prend à l'usine et la transporte jusqu'à chez le grossiste ou le détaillant, et il utilise les installations des autres pour ramasser et livrer la marchandise.

Aux États-Unis, dans ce secteur de l'industrie du camionnage, il y a eu 16 000 nouveaux arrivants au cours des deux années qui ont suivi la déréglementation. Cela a doublé le nombre de camionneurs dans ce secteur.

Pour ce qui est du transport routier général, c'est le phénomène contraire qu'on a observé. Un grand nombre des premières études économiques dont je me souviens—et cette lutte se poursuit depuis environ 18 ans; c'est une guerre que se livrent les économistes qui prétendent qu'il n'y a pas de distinction à faire et qu'un camion est un camion, et qu'il n'y a pas d'économies d'échelle à réaliser dans le domaine du camionnage, et ainsi de suite.

Eh bien, l'expérience américaine nous montre deux choses: premièrement, la moitié est un succès, deuxièmement, la moitié ne l'est pas. Les dépenses en immobilisations dans le secteur du transport routier général aux États-Unis a fait qu'il n'y a pas un seul nouvel entrepreneur qui a réussi dans ce secteur.

*[Text]*

Many general freight carriers have gone down the tubes, gone out of business, including large companies, \$500 million carriers like McLean Trucking. McLean Trucking, you might recall, are the people who really started the container revolution 20 years ago.

The general freight industry has consolidated in the United States to the point where the top 10 carriers now have about 55% of the market.

This is almost double the share they had before deregulation. The top three carriers have, I think, over 30% of the market. These are billion-and-a-half-dollar giants.

Incidentally, we were just looking at some of their statistics the other day. Those carriers are virtually totally debt free. They have no debt. The average debt ratio in Canada for trucking is 2.5:1, for goodness sake, so it is not what you would call a healthy industry. It is highly leveraged.

Some truckers are more prosperous than others. It is the little guys. There have been a few big ones. There have been a lot of mergers of bigger truckers who got into trouble. They have been taken over by other people to get their terminal networks, etc., but the bankruptcies have involved primarily the smaller truckload people, the people who got in and got swamped.

**Senator Davey:** The so-called gypsies.

**Mr. MacLaren:** They are legitimate; they are not gypsies. A gypsy is someone who is operating without a licence.

**Senator Davey:** Then it is fair to say in the American experience, it seems to me, that the big are getting bigger. The small guy thought it was a big break he had, but quickly discovered that 16,000 of these people went bankrupt.

**Mr. MacLaren:** Senator Davey, even the big guys who haul for the major national U.S. corporations are price competitive, although—I just forget the exact statistics—there has been a dramatic fall in rates for the truckload industry. It was so hyper-competitive.

In the case of the general freight industry, where you have had consolidation . . . In Australia where they deregulated 30 years ago, you have three trucker forwarders who have about 70% of the interstate market. The potential for consolidation in a free market in trucking is very great.

With an open border, these U.S. giants are going to control the market. They already do control the truck cross-border general freight industry. Their share has gone up pretty dramatically.

You are going to get consolidation in the one end; the big will get bigger. You may get, as I mentioned briefly, private fleets that will get common carrier licences. Then they will be able to haul for related companies and pick up third-party traffic that complements it so they get back haul. The big are

*[Traduction]*

Beaucoup de transporteurs généraux ont fait faillite, et même de très grandes entreprises, des transporteurs qui avaient un actif de 500 millions de dollars comme McLean Trucking. Vous vous souviendrez peut-être, McLean Trucking est l'entreprise qui a commencé la révolution des conteneurs il y a 20 ans.

Aux États-Unis, l'industrie du transport général s'est consolidé au point où les 10 plus grands transporteurs détiennent maintenant 55 p. 100 du marché.

Cela représente presque le double de la part qu'ils détenaient avant la déréglementation. Les trois plus grands transporteurs ont, je crois, environ 30 p. 100 du marché. En tout, cela représente un milliard et demi de dollars.

Par hasard, nous examinions justement quelques-unes des statistiques l'autre jour. Ces transporteurs n'ont, à toutes fins utiles, aucune dette. Ils n'ont pas de dettes au Canada, dans l'industrie du camionnage, le coefficient d'endettement moyen est de 2,5:1. On ne peut donc pas dire que l'industrie est en bonne santé. Elle utilise largement l'effet de levier.

Certains camionneurs sont plus prospères que d'autres. Surtout les petits. Mais aussi quelques grandes entreprises. Il y a eu énormément de fusions de grandes entreprises de camionnage qui ont eu des difficultés. Ils ont été absorbés par d'autres entreprises qui souhaitaient mettre la main sur leurs réseaux de terminus, etc., mais ce sont surtout les petites entreprises qui ont fait faillite, celles qui se sont lancées dans ce secteur et qui ont été submergées.

**Le sénateur Davey:** Ceux qu'on appelé les gitans.

**M. MacLaren:** Leurs opérations sont licites, ce ne sont pas des gitans. Un gitan c'est quelqu'un qui n'a pas de permis.

**Le sénateur Davey:** Il est donc juste de dire qu'aux États-Unis, il me semble, les grandes entreprises prennent de l'expansion. Le petit camionneur y a vu l'occasion rêvée de s'enrichir, mais a tôt fait de découvrir qu'ils étaient 16 000 à avoir faillite.

**M. MacLaren:** Monsieur le sénateur Davey, même les très grandes entreprises de camionnage qui transportent les marchandises des grandes sociétés américaines ont des prix concurrentiels, bien que—j'ai oublié les statistiques exactes, il y a eu un fléchissement marqué dans les tarifs de l'industrie du camionnage. C'était un secteur hypercompétitif.

Dans le cas de l'industrie du transport routier général où il y a eu la consolidation . . . En Australie, on a déréglementé l'industrie il y a 30 ans, et aujourd'hui, trois grandes entreprises de camionnage se partagent environ 70 p. 100 du marché inter-États. Dans l'industrie du camionnage, la possibilité de consolider sur un libre-marché est énorme.

Si la frontière est ouverte, ces géants américains prendront le contrôle de toute l'industrie. Ils contrôlent déjà les camions de transport routier général qui traversent la frontière. Leur part du marché s'est accrue de façon considérable.

Il y aura de plus en plus de consolidation, et les grandes entreprises deviendront encore plus grandes. Il est possible, comme je l'ai déjà mentionné brièvement, que les parcs de camions privés demanderont des permis de transporteurs communs. Ils pourront alors transporter des marchandises pour des



[Text]

going to get bigger and the benefits of deregulation are going to go to the big shipper and to the big carrier.

**Senator Davey:** This is what is going to happen in Canada when we have deregulation. It happened in the United States and it is going to happen here.

**Mr. MacLaren:** Then you go down to the one-truck guy who owns his own truck, and he has leased himself off to a private fleet or to a for-hire fleet.

**Senator Davey:** This is the point I wanted to make. The other point I am interested in finding out about is free trade in the trucking industry. There is nothing more that any free trade package will mean toward the trucking industry. This is free trade in the trucking industry.

**Mr. MacLaren:** Senator, I could leave a paper I brought with me dealing with some of our concerns about the free trade issue. There are some residual concerns.

For example, the U.S. states, by and large, have not followed the ICC, the federal government, into deregulation. Forty-three states still regulate in detail, whereas the Canadian provinces are committed to go the same way as Bill C-19. Whether they all go that far or whether some will hang back a little bit, I do not know. However, it looks like we are going to go farther, even at the provincial level, than the Americans have at the state level.

If this happens, we have a very, very major concern. If they put in the free trade agreement a national treatment clause that applies to trucking without reservation, it is the same problem the banks have. It is one thing to let an American bank in or an American trucker in cross-border, but if you let him in and then have to give him exactly the same treatment you give to your domestic industry, if you have a less regulated domestic industry compared to the other country, and if you cannot consider reciprocity in licensing any more, you have a problem. We are concerned about this.

There are a couple of other issues in the trade agreement. Immigration rules are one. A major impediment to the use of U.S. trucks in Canada and Canadian trucks in the United States is the immigration rule, which does not permit any cabotage operations. This is under discussion, and there are concerns there.

Some Canadian truckers who are primarily into the United States, particularly the deep penetration guys, would like to see the U.S. immigration rule eased. If he is down in Texas taking a load and if he can get a load back to St. Louis or Chicago or something to pick up a load back into Canada, this is going to make him much more viable.

[Traduction]

entreprises connexes et, en plus, prendre les charges de tierces parties de manière à assurer le transport de retour. Les grandes entreprises prendront de l'expansion, et ce sont les grandes entreprises et les gros transporteurs qui tireront profit de la déréglementation.

**Le sénateur Davey:** C'est ce qui se produira au Canada après la déréglementation. C'est ce qui est arrivé aux États-Unis et c'est également ce qui arrivera ici.

**M. MacLaren:** Il y a ensuite l'individu qui est propriétaire de son propre camion et qui loue ses services à un parc privé ou à un parc de location de camions.

**Le sénateur Davey:** C'est précisément le point que je voulais souligner. L'autre question qui m'intéresse est celle du libre-échange dans l'industrie du camionnage. C'est tout ce que signifiera une entente de libre-échange pour l'industrie du camionnage. C'est le libre-échange dans l'industrie du camionnage.

**M. MacLaren:** Monsieur le sénateur, je pourrais vous laisser un document que j'ai apporté dans lequel on fait état de certaines de nos préoccupations en ce qui concerne la question du libre-échange. Il y a d'autre préoccupations.

Par exemple, en règle générale, les États américains n'ont pas suivi l'Interstate Commerce Commission, c'est-à-dire le gouvernement fédéral, dans le mouvement vers la déréglementation. 43 États continuent de le régir de très près, tandis que les provinces canadiennes se sont engagées à se conformer à l'esprit de la loi C-19. Je ne sais pas si elles iront toutes aussi loin ou si elles resteront en-deçà de ce qui est prévu dans la loi. Il reste toutefois que nous irons plus loin, même au niveau provincial, que les Américains l'ont fait, au niveau de États.

Si cela se produit, nous aurons un très grave problème. Si l'entente de libre-échange prévoit une formule de traitement nationale qui s'applique sans réserve au camionnage, on verra surgir le même problème que celui qu'on voit dans le domaine bancaire. C'est une chose que de laisser une banque ou une entreprise de camionnage américaine avoir des opérations à l'intérieur de vos frontières, mais si en plus elle a droit aux mêmes privilèges que ceux que vous accordez à l'industrie nationale, votre propre industrie devient alors moins réglementée que celle de l'autre pays, et si vous ne pouvez plus considérer la réciprocité dans l'octroi des permis, vous avez un problème. Cette question nous inquiète.

Il y a quelques autres points à soulever en ce qui concerne l'entente de libre-échange. D'abord, il y a la question de l'immigration. Un empêchement majeur à l'utilisation des camions américains au Canada et des camions canadiens aux États-Unis est le règlement d'immigration, qui interdit les opérations de cabotage. Cette question fait l'objet de discussions et il y a des préoccupations à cet égard.

Certaines entreprises canadiennes de transport qui ont beaucoup d'opérations aux États-Unis, et surtout celles qui pénètrent profondément dans le territoire américain, souhaiteraient que les règlements d'immigration américains soient assouplis. Si un camionneur se rend au Texas livrer une charge et qu'il peut transporter des marchandises jusqu'à St-Louis ou Chicago ou une autre ville où il pourra charger son camion pour

[Text]

However, if you give the Americans such a privilege, it is going to mean an American truck coming into Montreal and dropping a load. If he cannot get traffic back out of Montreal into the United States or into most of the markets in southern Ontario or Toronto, he will then go for "gas money" by taking freight from Montreal to Toronto to get his truck up there to do the loop. So there are trade-offs and concerns.

We are not saying they should not consider the immigration rule. We just have some concerns and we are concerned over the national treatment concept that is on the table in the trade agreement.

There are some residual issues which are of concern. In the international aspect, once we get to an open border our biggest concern is to have a tax regime that leaves us in relatively the same after-tax position as the U.S. trucking industry.

**The Chairman:** Senator Bosa.

**Senator Bosa:** I would like some clarification on the question put by Senator Le Moyne. You said there have been 23,000 new independent truckers in the United States and it has a negative impact on the insurance industry which covers this particular sector. What is the net effect after deregulation? Are there more or fewer trucks on the road?

**Mr. MacLaren:** For a period of time there are more trucks chasing less business.

**Senator Bosa:** You said there were more businesses—

**Mr. MacLaren:** There are more trucking companies, but every time you have a new trucking company it has to have the minimum requirement. Whether it is a one-truck guy or a ten-truck guy, he has to have the minimum legal insurance coverage. If you get more trucking entities, you have that times the \$750,000 minimum insurance requirement. It put tremendous pressure on the U.S. industry.

Due to the evolutionary process that has taken place here, we do not expect the easing of the regulatory system. I do not think we can expect the same pressures as in the United States. The unknown factor is whether we are going to have another recession. It was the combination of deregulation and the recession of 1982 that put the U.S. trucking industry on its ear.

Probably there will be more trucks for a period of time. Then you get a shake-up and people going out of business. The U.S. trucking industry hung on to its fleets a lot longer. They did not trade their fleets. The average age of the U.S. truck

[Traduction]

rentrer au Canada, il sera alors beaucoup plus facile de rentabiliser ses opérations.

Si toutefois vous accordez ce privilège aux Américains, cela signifiera que, par exemple, si un camionneur américain vient faire une livraison à Montréal et qu'il ne peut pas recharger son camion pour retourner aux États-Unis ou dans une des villes du sud-est de l'Ontario ou encore Toronto, il tentera alors de faire ses frais et de payer son essence en transportant de la marchandise de Montréal à Toronto afin d'être mieux placé pour faire son circuit. Cela signifie donc des compromis et des inquiétudes.

Nous ne voulons pas dire qu'ils ne devraient pas considérer le règlement de l'immigration. Nous avons seulement certaines préoccupations et nous nous inquiétons en ce qui concerne la formule du traitement national qui fait partie des négociations sur le libre-échange.

Il y a encore certains points qui posent un problème. Sur le plan international, lorsque nous avons une frontière libre, ce qui nous préoccupe le plus, c'est d'avoir un régime fiscal qui ne nous désavantage pas par rapport à l'industrie du camionnage aux États-Unis.

**Le président:** Sénateur Bosa.

**Le sénateur Bosa:** J'aimerais avoir des éclaircissements au sujet de la question posée par le sénateur Le Moyne. Vous nous avez dit qu'il y avait 23 000 camionneurs indépendants aux États-Unis et que cette situation avait eu une incidence négative sur l'industrie de l'assurance qui couvre ce secteur particulier. Quel est l'effet net après la déréglementation? Le nombre de camions sur les routes est-il plus ou moins élevé?

**M. MacLaren:** Pendant un certain temps, il y a plus de camions et moins de travail.

**Le sénateur Bosa:** Vous aviez signalé qu'il y avait plus d'entreprises—

**M. MacLaren:** Certes, il y a un plus grand nombre d'entreprises de camionnage, mais chaque fois qu'une nouvelle entreprise de camionnage ouvre ses portes, elle doit avoir déjà satisfait à des exigences minimales. Qu'il s'agisse du propriétaire d'un seul camion ou de dix camions, celui-ci doit avoir la couverture minimale d'assurance exigée par la loi. Chaque nouvelle entreprise de camionnage doit satisfaire à cette exigence, soit une couverture minimale de 750 000 \$; il faut ensuite multiplier ce chiffre par le nombre de nouvelles entreprises pour avoir une idée des montants en jeu. C'est une situation qui est une source de pression importante pour l'industrie américaine.

Étant donné les changements survenus, nous ne nous attendons pas à ce que le système de réglementation soit assoupli. Je ne crois pas que nous aurons à subir les mêmes pressions que l'industrie aux États-Unis. Le problème, c'est que nous ne savons pas s'il y aura une autre récession. C'est la combinaison de deux facteurs, soit la déréglementation et la récession de 1982, qui a contribué au déclin de l'industrie du camionnage aux États-Unis.

Il y aura sans doute plus de camions pendant un certain temps. On assistera ensuite à un bouleversement et certaines entreprises fermeront leurs portes. L'industrie du camionnage aux États-Unis a tenu bon et a conservé ses parcs beaucoup



[Text]

fleet went up substantially after deregulation. Not all parts of the industry were under this intensive pressure.

**Senator Bosa:** Is it because there has been an increase in accidents that the insurance industry found itself in difficulties in this? Is it because there were more units on the road and they could not provide coverage for all of them?

**Mr. MacLaren:** The latter is the key. I do not know of anything linking the U.S. accident rate to deterioration of the insurance industry. When the desperate situation hit us in the fall of 1985 and the beginning of 1986, it looked as if an insurer in Canada who insured a third of the industry, a subsidiary of a big U.S. trucking insurance company which went down . . . We were desperately looking around to try to set up our own trucking industry and get what help we could from government trucking insurance companies. A couple of critical accidents took place at the time. The whole thing just teetered on the brink.

I do think the crisis in the U.S. industry . . . It hit at a time when there was a crisis in the worldwide insurance industry. Every new trucker, whether he has one truck or ten trucks, has to have the minimum insurance. The capitalization of the whole U.S. insurance industry which deals with the trucking industry was under tremendous pressure. That was a concern.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The next group is the Iron Ore Company of Canada. We have Carl Nickels, President, Jean-Pierre Maltais, Director Public Affairs, and Francis Titas, Vice-President and Secretary.

**Mr. Carl Nickels (President, Iron Ore Company of Canada):** Thank you, Mr. Chairman and hon. senators.

I would like to thank you very much for giving Iron Ore Company of Canada the opportunity to relate the concerns it has on Bill C-18 and to our wholly owned subsidiary railway, the Quebec North Shore and Labrador Railway Company. This bill was intended to affect relations between carriers and shippers. In IOC's unique situation, the bill affects the commercial balance between competing iron ore producers. The final-offer arbitration provisions of the bill, especially, will have unintended effects on our position as a producer and seller of iron ore products. IOC and QNSLR seek relief from the final-offer arbitration provisions in the bill regarding QNSLR's iron ore traffic only. These provisions unduly and unnecessarily tip the balance that exists between the firms who are competing directly with one another in a very difficult market. This anomalous result is by reason of the QNSLR having had to be organized and operated as a common carrier railway since it crosses interprovincial boundaries.

[Traduction]

plus longtemps. Elle ne les ont pas renouvelés. L'âge moyen d'un parc de camions aux États-Unis a augmenté considérablement depuis la déréglementation. Les secteurs de l'industrie ne subissent pas tous cette forte pression.

**Le sénateur Bosa:** Est-ce en raison de l'augmentation du nombre d'accidents que les compagnies d'assurance ont été aux prises avec des difficultés à cet égard? Est-ce en raison du fait qu'un plus grand nombre de véhicules circulaient sur les routes et que les compagnies d'assurance ne pouvait fournir une couverture pour tous ces véhicules?

**M. MacLaren:** Le dernier cas serait la clé. Je ne suis au courant de rien qui permette d'établir un lien entre le taux d'accidents de la circulation aux États-Unis et la détérioration de l'industrie de l'assurance. Lorsque nous étions dans une situation désespérée à l'automne de 1985 et au début de 1986, on avait l'impression que si un assureur au Canada couvrait un tiers de l'industrie, une filiale d'une grosse compagnie d'assurance pour camions aux États-Unis qui a fermé ses portes depuis lors . . . Nous cherchions désespérément à mettre sur pied notre propre industrie de camionnage et à obtenir le plus grand appui possible des compagnies qui assurent les camions utilisés par le gouvernement. Quelques accidents graves sont survenus à l'époque. L'affaire allait manifestement échouer.

J'estime que la crise dans l'industrie aux États-Unis . . . Cette situation est survenue à un moment où l'industrie mondiale de l'assurance traversait une crise. Chaque nouveau camionneur, qu'il soit propriétaire d'un ou de dix camions, doit obtenir une couverture minimale. Le secteur de l'industrie américaine des assurances qui s'occupe de l'industrie du camionnage était soumis à des pressions considérables. Ça, c'était un problème.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** C'est la Iron Ore Company of Canada qui a la parole. Je vous présente le président, monsieur Carl Nickels, le directeur des affaires publiques, monsieur Jean-Pierre Maltais, et le vice-président et secrétaire, monsieur Francis Titas.

**M. Carl Nickels (président, Iron Ore Company of Canada):** Je remercie le Président et les honorables sénateurs.

Je vous remercie beaucoup de nous avoir invités à vous faire part de nos préoccupations au sujet des répercussions du projet de loi C-18 pour la Iron Ore Company of Canada ainsi que sa filiale à part entière, la Québec North Shore and Labrador Railway Company (Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador). Le projet de loi ne vise en principe que les relations entre transporteurs et expéditeurs ordinaires. Toutefois, dans le cas unique de l'IOC, le projet de loi a une incidence directe sur la relation concurrentielle entre les producteurs de minerai de fer. Les dispositions relatives à l'arbitrage de la dernière offre en particulier risquent d'avoir des répercussions imprévues sur notre situation concurrentielle en tant que producteur et vendeur de produits de minerai de fer. C'est pourquoi l'IOC et la QNSLR demandent d'être exemptées des dispositions relatives à l'arbitrage de la dernière offre, mais uniquement pour le transport de son minerai. Ces dispositions perturbent indûment et inutilement l'équilibre qui existe entre les firmes qui se font directement concurrence sur un marché très difficile. Cette situation anormale découle du

[Text]

Our submission includes a map, which is attached, showing the layout of the QNSLR's lines, stretching from Sept-Îles on the north shore of the St. Lawrence to Schefferville. The QNSLR serves the iron ore properties of IOC located at Labrador City and those of its competitor, the Wabush Mine, located at the town of Wabush. It transports IOC's products from the mine at Labrador City through to Sept-Îles for loading into vessels. Wabush's products are handled by QNSLR from Ross Bay Junction at Mile 224 to the main line at Arnaud Junction, just north of Sept-Îles, where they are taken over by Wabush's own terminal railway for delivery to its plant at Pointe-Noire.

The QNSLR is different from the major rail carriers, the CN and the CP. It was constructed in the early 1950s to open up the iron ore deposits straddling the boundary between west Labrador and Quebec. The development of IOC's mine and the construction of the rail transport facilities necessary to bring this iron ore to market was a project of momentous proportions, financed totally by private interests. QNSLR is a single-purpose railway. It does not connect into the CN or CP rail systems or any system that can move products by rail beyond a few miles from Sept-Îles. The QNSLR is part and parcel of IOC's iron ore operations. If it did not cross provincial boundaries, it would have been organized and operated as a division of IOC and not as a common carrier, much like the rail operations of Quebec Cartier Mining Company, another competitor, located just west of us. QCM's railway is not at all affected by Bill C-18 because its operations are wholly within the province of Quebec. The QNSLR, however, because it transports material across interprovincial boundaries, had to be organized and operated as a common carrier subject to the regulatory provisions of the federal Railway Act. It began carrying iron ore for Wabush Mines in 1964 and has handled Wabush's requirements ever since.

The final-offer arbitration provisions' application to the IOC-Wabush relationship imposes the prospect of an arbitrary rate advantage on one shipper at the expense of another shipper. This is because the arbitrator chooses between the respective final offers of a shipper and a carrier, which offers could be totally unrelated to the cost implications of the haul.

Further, these provisions will provide Wabush with a negotiating weapon that is unavailable to IOC. Under current conditions in our industry, the advantages of these provisions are very real and could result in materially harming our ability to remain competitive in the marketplace as an iron ore producer.

With respect to Wabush itself, let me say that we feel we have served them well over the 23 years they have been in

[Traduction]

fait que la QNSLR a dû être organisée et exploitée en tant que transporteur public puisqu'elle assure un service de transport interprovincial.

Notre pétition est accompagnée d'une annexe, soit une carte illustrant la disposition des lignes de la QNSLR, qui vont de Sept-Îles sur la rive nord du Saint-Laurent jusqu'à Schefferville. La QNSLR dessert les usines de production de minerai de fer de l'IOC à Labrador City et celles de sa concurrente, Wabush Mines, situées à Wabush. La QNSLR transporte le minerai de l'IOC de Labrador City à Sept-Îles, où il est chargé sur des navires. Le minerai de la Wabush est transporté par la QNSLR de Wabush à Ross Bay Junction au point 224 (mille 224) de la voie principale à Arnaud Junction, juste au nord de Sept-Îles, où le chemin de fer de Wabush reprend les opérations pour livrer le minerai à son usine de Pointe-Noire.

Le statut de transporteur public du chemin de fer QNSLR diffère de celui du CN ou du CP. Cette voie fut construite au début des années 50 pour desservir les exploitations minières situées sur la frontière entre l'ouest du Labrador et le Québec. Le développement de la mine ainsi que la construction du chemin de fer nécessaire pour acheminer le minerai vers le marché fut un projet monumental financé entièrement par le secteur privé. Puisque le transport du minerai est l'unique raison d'être de ce chemin de fer, il ne fait aucune concurrence aux lignes du CN ou du CP ou à d'autres lignes qui ne sont pas en mesure d'assurer des services de transport ferroviaire au-delà de quelques milles de Sept-Îles. La QNSLR fait partie intégrante des activités d'exploitation du minerai de fer de l'IOC. Si elle n'avait pas eu à fournir un service interprovincial, elle aurait été organisée et exploitée comme division de l'IOC et non pas comme transporteur public, tout comme les opérations de la Compagnie Minière Québec Cartier (CMQC), une autre concurrente située à l'ouest de notre emplacement. Le chemin de fer de la CMQC n'est pas visé par les mesures législatives découlant du projet de loi C-18, car il n'est exploité qu'à l'intérieur du Québec. Toutefois, puisqu'elle traverse des frontières interprovinciales lors du transport du matériel, la QNSLR a dû être organisée et exploitée comme transporteur public et est assujettie aux règlements afférents à la Loi fédérale sur les chemins de fer. La compagnie transporte le minerai de fer des Mines Wabush depuis 1964.

Les dispositions relatives à l'arbitrage de la dernière offre dans le contexte de l'IOC et de la Wabush risquent d'accorder arbitrairement des taux avantageux à un expéditeur aux dépens d'un autre. Ceci découle du fait que l'arbitre n'a qu'à évaluer les offres définitives fait en arbitrage par l'expéditeur et le transporteur respectivement, offres qui peuvent n'avoir absolument aucun lien avec les coûts réels du transport du minerai.

De plus, ces dispositions donnent à la Wabush un autre outil de négociation dont ne peut se servir l'IOC. Étant donné la situation actuelle au sein de l'industrie, ces dispositions risquent de conférer à la Wabush des avantages réels susceptibles de nuire à notre compétitivité sur le marché en tant que producteur de minerai de fer.

En ce qui concerne les Mines Wabush, nous estimons que nous leur avons fourni un service impeccable depuis leur mise



*[Text]*

operation. Our position as competitors has not prevented each of us being able to work effectively with each other over those years. Wabush, in the presentation it made to the House Committee on Transportation, made the point that QNSLR's profits in recent years somehow warranted it and IOC being open to the full-shipper- or pro-shipper-oriented provisions of Bill C-18. Their position does not reflect the reality of QNSLR having losses in almost as many years as it has had profits since it began carrying Wabush's ore, and that the actual return to the railway over time to IOC on its assets has been modest—less than 5%.

Further, when you hear reference to QNSLR's profits you should be careful not to be misled, and to keep in mind that IOC provides about 75% of QNSLR's revenues. When we examine the rate QNSLR has charged to Wabush against the rates charged by other railroads for the transport of iron ore, both in Canada and in the U.S., Wabush's cost per tonne mile compares very favourably, and in fact is lower than such rates. The point to make is that over time Wabush has been well served and handled reasonably and fairly.

In considering QNSLR's and IOC's request for relief, it is important to understand that if our request is accepted, Wabush Mines will nevertheless have enhanced rights available under the new clause 59 of the bill. I would also point out that under the bill mediation is provided under clause 46, which is in a new form that will also be available.

Indeed, we feel strongly that clause 59 is the more appropriate remedy in the unique circumstances of IOC and Wabush. It would allow IOC intervenor status before an investigation undertaken by the new agency pursuant to that clause. In contrast, the final-offer arbitration provisions contemplate resolution of disputes between two parties, the carrier and the shipper. While the arbitrator could consider IOC's interests, he is not required to do so. In fact, there is no mechanism for even allowing IOC, whose competitive interests are at risk, official standing in the final-offer arbitration proceedings.

In a clause 59 proceeding the interests of all parties, IOC, Wabush and the public, can be considered, balanced and protected. The Minister of Transport and his staff have suggested that IOC is protected, in that paragraph 48.(3)(b) requires that IOC is not refer a matter to arbitration if, and I quote the Minister:

the matter raises issues of the general public interest and if interests other than those of the shipper and the carrier concerned may be materially prejudiced by the matter submitted for arbitration.

We do not take comfort in this position. The agency would have to find that both aspects of this test on the general public interest and material prejudice to the interest of IOC are satis-

*[Traduction]*

en service il y a 23 ans. Bien que nous soyons des concurrents, nous avons toujours entretenu de bonnes relations d'affaires au cours des années. Dans son mémoire présenté devant le Comité sénatorial permanent des transports, la compagnie Wabush Mines a fait remarquer que les bénéfices de la QNSLR (Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador Inc.) le garantissaient en quelque sorte et que l'IOC était favorable aux dispositions relatives aux expéditeurs uniquement, ou à celles qui les favorisent, du Projet de loi C-18. Cette position ne reflète pas la réalité car la QNSLR a subi autant de pertes qu'elle a réalisé de profits au cours des ans depuis qu'elle transporte le minerai de Wabush Mines, et que le rendement réel accru par l'IOC sur son investissement dans le chemin de fer a été modeste: moins de 5 p. 100.

De plus, lorsqu'on parle des bénéfices de la QNSLR, il ne faut pas oublier que l'IOC fournit environ 75 p. 100 des recettes de la QNSLR. Si l'on compare les tarifs que la QNSLR applique au transport de minerai pour la Wabush Mines aux tarifs appliqués par d'autres compagnies pour le transport de minerai de fer, tant au Canada qu'aux États-Unis, on constate que le coût par tonne/mille payé par Wabush Mines se compare très favorablement, et qu'en fait, il est inférieur aux tarifs des autres compagnies. Il convient de remarquer que depuis lors, la compagnie Wabush Mines a joui d'un très bon service et que cette compagnie a toujours été traitée de façon juste et raisonnable.

Dans l'étude de la demande d'exemption de la QNSLR et de la CIO, il est important de comprendre qu'advenant l'acceptation de cette demande, la compagnie Wabush Mines pourra se prévaloir des droits prévus au nouvel article 59 du projet de loi. Je signale également que l'article 46 du projet de loi prévoit la médiation qui est présentée sous une nouvelle forme et qui sera également accessible.

Nous sommes en effet convaincus que l'article 59 est le recours le mieux adapté à la situation unique de l'IOC et de la Wabush. Il permet à l'IOC d'intervenir avant que le nouvel Office n'entreprenne l'enquête prévue à l'article 59. Par contre, les dispositions relatives à l'arbitrage de la dernière offre ne vise que la résolution des différends entre les parties, le transporteur et l'expéditeur. Bien que l'arbitre puisse tenir compte des intérêts de l'IOC, il n'est cependant pas tenu de le faire. En fait, il n'existe pas de mécanisme dans la procédure d'arbitrage qui permettrait à l'IOC, dont les intérêts concurrentiels sont menacés, de défendre officiellement sa position.

Selon la procédure prévue à l'article 59, les intérêts de toutes les parties, l'IOC, les Wabush Mines et le public, peuvent être considérés, comparés et protégés. Le ministre des Transports et son personnel ont laissé entendre que l'IOC est protégée puisqu'en vertu de l'alinéa 48 3) b), l'Office peut ne pas envoyer une affaire en arbitrage si, et je cite le Ministre:

«La question soulevée met en cause l'intérêt du grand public et si l'arbitrage peut porter atteinte de façon considérable à des intérêts autres que ceux des parties concernées.»

Nous ne trouvons pas cette position rassurante. L'Office devra conclure que les deux aspects de ce test (les intérêts du public et le préjudice important causé aux intérêts de l'IOC)

[Text]

fied before it could stop the matter from going forward to arbitration. IOC's interests may well be compromised by an issue before its impacts on the interests of the general public are understood or recognized. Further, these matters are discretionary in the agency, and thus we do not have the assurance that our competitive interests will not be compromised.

There is a good chance that the agency's determination would be considered a matter of factual nature and therefore not subject to appeal. Moreover, and perhaps more importantly, the competitive damage is already done once the final-offer arbitration provisions are made applicable to us, because the playing field and the negotiating strength of IOC and Wabush are affected. In effect, the commercial relationship is changed in a way that is adverse to us without in any way carrying forward the purposes of the legislation.

Our submission contains proposed changes to the act that would provide relief to our situation. I would direct your attention to the two alternatives we have provided to you. The first of these alternatives would be an exemption from the provisions of clauses 48 to 57, which are the final-offer arbitration provisions. This applies to a situation where there are two shippers using the railway company, and one is the owner of the railway company and the other is his competitor.

The second alternative goes to the materiality of the total transport movement. Under this approach, where the traffic over one route from a customer is such that the revenues are equal to or greater than 15% of the total revenues of the railway, any dispute relating to such movement could not be referred to final-offer arbitration. In such a situation, because of its materiality, the dispute ought not to be the subject of final-offer arbitration, but should be handled in a clause 59 proceeding.

We have checked with the staff of the CTC and are given to understand that these amendments would handle our situation with Wabush and not impact on any other carrier shipper situation in Canada. As I said earlier, our situation is truly unique.

We have a unique situation between iron ore producers competing in a very competitive market. The final-offer arbitration provisions will change the balance of the economics between these projects to the disadvantage of the Iron Ore Company and to the advantage of Wabush Mines and Quebec Cartier Mining Company. Bill C-18's impact on these three competitors is detrimental only to IOC.

No company in the iron ore business on the north shore has been more severely impacted by the conditions of the marketplace and the economics of the business than Iron Ore Company of Canada. The Carol Lake project of IOC has a capacity of 20 million tonnes. Over the last several years we have shipped less than 70% of that capacity. By contrast, the

[Traduction]

existent pour décider de ne pas l'envoyer en arbitrage. Les intérêts de l'IOC peuvent très bien être affectés par une conclusion rendue bien avant que l'incidence de celle-ci sur les intérêts du public soit reconnue. De plus, l'Office a pouvoir discrétionnaire pour juger de ces questions; nous n'avons donc pas l'assurance qu'il ne portera pas atteinte à nos intérêts concurrentiels.

Il y a de fortes chances que la conclusion de l'Office ne sera pas considérée comme une question de faits et qu'on ne pourra donc pas en appeler. En outre, et point peut-être encore plus important, sur le plan de la concurrence, le tort sera déjà fait lorsque nous pourrions nous prévaloir des dispositions relatives à l'arbitrage de la dernière offre, car elles restreignent le champ d'action et la force de négociation de l'IOC et de la Wabush Mines. En réalité, les liens commerciaux se trouvent modifiés dans un sens qui ne nous est pas favorable sans pour autant promouvoir les objectifs de la loi.

Dans notre mémoire, nous proposons des modifications qui pourraient être apportées à la Loi et qui remédieraient à notre situation. J'attire votre attention sur les deux solutions de rechange possibles que nous vous proposons. La première serait de nous exclure des dispositions des articles 48 à 57 qui ont trait à l'arbitrage de la dernière offre. Elles s'appliquent d'ailleurs lorsque deux expéditeurs ont recours aux services d'une même compagnie de chemin de fer, l'un étant propriétaire de la compagnie de chemin de fer et l'autre son concurrent.

La seconde solution a trait à l'aspect essentiel de tout le secteur du transport. Selon notre approche, lorsque le transport ferroviaire sur un même itinéraire et pour un même client atteint un tel volume que les recettes sont égales ou supérieures à 15 p. 100 des recettes totales de la compagnie de chemin de fer, tout différend au sujet du transport en cause ne devrait pas être soumis à l'arbitrage de la dernière offre. Dans un tel cas, et en raison de son importance, le différend ne devrait pas être soumis à l'arbitrage mais à la procédure prévue à l'article 59.

Nous nous sommes renseignés auprès de la Commission canadienne des Transports et on nous a fait comprendre que les modifications proposées régleraient notre situation avec la Wabush Mines et ne toucheraient pas les autres cas de transporteurs-expéditeurs au Canada. Comme je l'ai déjà fait remarquer, notre situation est vraiment unique.

Nous sommes dans une situation unique entre producteurs de minerai de fer se faisant concurrence sur un marché très compétitif. Les dispositions d'arbitrage de la dernière offre modifieront l'équilibre économique des projets industriels en cours au détriment de l'IOC mais à l'avantage de la Wabush Mines et de la Compagnie minière Québec Cartier. L'incidence du projet de loi C-18 sur ces trois concurrents n'est préjudiciable qu'à l'IOC.

De toutes les exploitations de minerai de fer de la côte nord, c'est l'IOC qui a été la plus touchée par la situation du marché et la conjoncture économique. Le projet de Carol Lajoie atteint les 20 millions de tonnes. Au cours des dernières années, le total de nos expéditions se sont élevées à moins de 70 p. 100 de nos capacités. Les expéditions de la Wabush Mines ont, par contre, dépassé leurs capacités de 80 à 90 p. 100.



[Text]

Wabush shipments have exceeded 80% to 90% of their capacity.

At Sept-Iles we have a 6-million tonne plant that is indefinitely mothballed. Our true capacity is really 26 million tonnes and we are operating in the 13-million- to 14-million-tonne range or 50% of effective capacity. This is a significant hardship on the company and its employees. We expect the situation is going to get much worse before it gets any better because of the condition of the steel industry in North America. We see no reason for this legislation to compound this troublesome situation.

I thank you for the opportunity to appear. We will be happy to try to answer any questions you may have.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Nickels has described the situation of the Iron Ore Company as unique. I want to know if he has any reason to believe the government intended Bill C-18 to deal with the relationship between the Iron Ore Company and its competitor. Was that the intention of the government or is this simply a unique situation that was discovered after the bill had gone forward?

**Mr. Nickels:** Prior to the bill first being offered into legislation, my colleagues and I met with the staff who prepared the draft of the legislation and reviewed the issue of IOC's unique situation. One of the solutions developed by the staff who wrote the bill was an alternative way of excluding IOC and QNSLR from the final-offer arbitration provisions.

They did it recognizing this worked an unintended effect. They had not contemplated the fact there was only one shipper in the unique situation we are in. It is not the characteristic shipper-carrier relationship; it is really two competing iron ore projects. One happens to own a railway subject to federal jurisdiction and has to spend all this capital to maintain and operate such a railway. The other is in direct competition with him as an iron ore producer.

I do not believe anybody realized this was in the bill. We had understood that along the way an amendment to the legislation would be proposed that would remedy what the staff perceived of as a hardship situation.

**Senator Stewart:** Yes, but it did not happen.

**Mr. Nickels:** I have my theories about why it did not happen.

If you would like me to expound on it, I would just say that I have a difficult situation because of my predecessor in my position as president of the Iron Ore Company of Canada. It seems that everybody is sympathetic and understanding and recognizes that there is an unintended effect here, but no one seems to want to pick up and carry forward the remedy the

[Traduction]

Nous avons, à Sept-Îles, une usine de 6 millions de tonnes qui a dû fermer ses portes indéfiniment. Notre capacité réelle d'exploitation est donc de 26 millions de tonnes or, notre production se maintient entre 13 et 14 millions de tonnes, soit 50 p. 100 de sa capacité. Cette situation est très dure pour la compagnie et ses employés et elle risque d'empirer avant de s'améliorer étant donné la situation de l'industrie de l'acier en Amérique du Nord. Nous ne voyons aucune justification à ce projet de la loi qui ne peut qu'aggraver une situation déjà difficile.

Je vous remercie de m'avoir donné la possibilité de faire cet exposé. Nous sommes prêts à répondre à toute question que vous voudrez bien nous poser.

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Merci, Monsieur le président. M. Nickels vient de nous décrire la situation de l'Iron Ore Company comme étant une situation unique. J'aimerais savoir s'il a des raisons de croire que le gouvernement destinait le projet de loi C-18 par règlement des relations entre l'Iron Ore Company et son concurrent. Était-ce là l'intention du gouvernement ou s'agit-il simplement d'une situation unique qui a été découverte après le dépôt du projet de loi?

**M. Nickels:** Avant le dépôt officiel du projet de loi, mes collègues et moi-même avons rencontré le personnel du Ministre qui a rédigé le texte provisoire du projet de loi et nous avons examiné en regard de ce texte la situation unique de l'IOC. L'une des solutions élaborées en conséquence par le personnel chargé de la rédaction du projet de loi prévoyait l'exclusion de l'IOC et de la QNSLR de l'application des dispositions d'arbitrage de la dernière offre.

Cette solution a été envisagée après que l'équipe de rédaction s'est rendu compte que l'application de la loi aurait un effet inattendu. Il n'avait pas été prévu qu'il n'y avait qu'un seul expéditeur dans la situation unique qui est la nôtre. Il ne s'agit pas de la relation particulière transporteur-expéditeur mais bien de deux projets d'exploitation minière concurrents. L'un se trouve être propriétaire du chemin de fer qui est assujéti à la juridiction fédérale et qui a investi tout son capital pour maintenir en exploitation ce chemin de fer. L'autre en tant que producteur de minerai de fer, est en compétition directe avec le premier.

Je ne pense pas que quelqu'un se soit rendu compte que c'était contenu dans le projet de loi. Nous avons pensé que, parallèlement, une proposition de modification de la Loi serait proposée pour remédier à la situation difficile remarquée par les rédacteurs du projet de loi.

**Le sénateur Stewart:** Oui. Mais cela ne s'est pas produit.

**M. Nickels:** J'ai ma propre idée sur la raison pour laquelle cela ne s'est pas produit.

Pour élaborer davantage, je dirais simplement que je suis placé dans une situation délicate à cause de mon prédécesseur au poste de président de la Compagnie Iron Ore du Canada. Tout le monde semble sympathique et compréhensif et tous reconnaissent qu'il s'agit là d'un effet imprévu, mais personne ne semble vouloir prendre et appliquer le remède proposé par

[Text]

staff suggested. I am in a dilemma. This is really the last kick at the can, so to speak, as a friend of mine once said.

**Senator Stewart:** We always hear about this Liberal-dominated Senate. It would appear that this might be one instance in which a Liberal-dominated Senate might do something that was good.

**Mr. Nickels:** It depends on your perspective.

**Senator Stewart:** From your perspective.

**Mr. Nickels:** From my perspective, of course, we have been disadvantaged by not being able to talk to our MP. This was intentional on our part. We did not feel it was appropriate under the circumstances. We have been looking for help and support wherever we can get it. It has been slow coming, notwithstanding the recognition of the merits of our situation.

**Senator Davey:** I think you should talk to your MP.

**Senator Stewart:** Thanks, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Adams.

**Senator Adams:** I have just one question. Do you have any idea how much staff you have in your railway company? Do you have any statistics on how many you employ in your railway company?

**Mr. Nickels:** In the railway company, we employ about 600 people. We have a total employment of about 2,500 people.

**Senator Adams:** You do all the maintenance and everything yourself for the equipment in the railway.

**Mr. Nickels:** This is correct.

**Senator Adams:** I know you are in favour of Bill C-18. We had some witnesses last week from the Brotherhood Railway Carmen of Canada. I think they mainly do the maintenance for all the diesels and stuff like that for the CN and CP. Do you have some kind of similar arrangement for your company?

**Mr. Nickels:** We have no similar union in our company. We have the steelworkers and we have the railroad brotherhoods in the railway, but the organization you referred to, we do not have.

**Senator Adams:** I asked the question because some of the maintenance workers were against the bills. They say they do not have anything to protect the workers in the railways. Do you see this in the bill here, or are you concerned only about your company?

**Mr. Nickels:** I do not see anything here, other than the final-offer arbitration provision, that has a potential negative impact on the employees because of the dynamics of the economics of the situation. I go back to the fact that we are really talking about two iron ore producers, and I should not neglect

[Traduction]

le personnel. Je suis pris dans un dilemme. C'est vraiment notre dernière chance, pour ainsi dire.

**Le sénateur Stewart:** On entend toujours parler de ce Sénat dominé par les Libéraux. Il semble que dans le cas présent, un Sénat dominé par les Libéraux pourrait faire quelque chose de bien.

**M. Nickels:** Cela dépend du point de vue.

**Le sénateur Stewart:** De votre point de vue.

**M. Nickels:** À mon avis, nous avons été bien sûr désavantagés du fait que nous ne pouvions discuter du problème avec notre député. C'était délibéré de notre part. Nous estimions qu'une telle démarche n'était pas indiquée dans les circonstances. Nous avons cherché de l'aide et un appui partout où c'était possible. Cette aide s'est fait attendre, malgré la reconnaissance du bien-fondé de nos doléances.

**Le sénateur Davey:** Je pense que vous devriez en parler avec votre député.

**Le sénateur Stewart:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Adams.

**Le sénateur Adams:** Je ne poserai qu'une question. Avez-vous une idée du nombre d'employés qui travaillent dans votre entreprise de chemins de fer? Avez-vous des chiffres concernant le nombre de personnes employées dans votre entreprise de chemins de fer?

**M. Nickels:** Environ 600 personnes travaillent à la division des chemins de fer. Notre compagnie emploie au total environ 2 500 personnes.

**Le sénateur Adams:** Vous vous occupez vous-même de tout l'entretien et de tous les travaux reliés au matériel de chemins de fer.

**M. Nickels:** C'est juste.

**Le sénateur Adams:** Je sais que vous êtes en faveur du projet de loi C-18. Certains représentants de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada sont venus témoigner la semaine dernière. Je pense qu'ils s'occupent surtout de l'entretien de toutes les locomotives et autres choses du genre pour le CN et le CP. Avez-vous conclu un arrangement similaire avec eux pour votre compagnie?

**M. Nickels:** Nous n'avons pas de syndicat de ce type dans notre compagnie. Nous avons un syndicat pour les métallurgistes et des fraternités dans les chemins de fer, mais nous ne faisons pas affaire avec l'organisation dont vous avez parlé.

**Le sénateur Adams:** Je vous ai posé la question parce que certains des travailleurs préposés à l'entretien s'opposaient aux projets de loi. Ils disent qu'il n'y a rien qui protège les travailleurs des chemins de fer. Voyez-vous un tel problème dans le projet de loi ou vous préoccupez-vous uniquement des intérêts de votre compagnie?

**M. Nickels:** Je ne vois rien d'autre dans le projet de loi que la disposition concernant l'arbitrage dans le cas d'une dernière offre, disposition qui peut avoir un effet négatif sur la situation des employés, compte tenu de la conjoncture économique. J'en reviens au fait que nous discutons à vrai dire de deux produc-



[Text]

our competitor, Quebec Cartier Mining Company, which owns a railway very much as IOC does. It does not traverse between the two provinces, so it is not a common carrier. It is an integral part of their operation. They are very much in competition with us.

What happens here is very simply that the final arbitration provisions of this bill—and we have no problem with any other part of it—has the potential to impact us and disadvantage us only, compared with our two major competitors on the north shore, Wabush Mines and Quebec Cartier Mining Company. Both of them stand to benefit from anything that is detrimental to IOC.

**Senator Adams:** Do you think if the bill is passed, there will be an increase in workers and employment? Previous witnesses for the Minister have said the bill will create more employment.

**Mr. Nickels:** I would say the industry today is still very much in an unstable situation. There are going to be more producers in North America who will be shutting down in the next several years. There have been some already; witness our Seven Islands plant, 6 million tonnes, which has been idle since 1981. What we are doing is fighting to make sure we do not lose any more jobs by loss of production, loss of our ability to function as a common carrier railway, and incur some hardships as a result of this legislation.

**Senator Adams:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Le Moyne.

**Senator Le Moyne:** Thank you, Mr. Chairman. Looking at the map, sir, what is still active in mines and railroads?

**Mr. Nickels:** Well, everything in blue is still active, as far as the movement of the railway is concerned. It starts at Sept-Îles and goes all the way to the north to Schefferville. Now, our operations have been shut down in Schefferville since—

**Senator Le Moyne:** Completely?

**Mr. Nickels:** Yes, completely.

**Senator Le Moyne:** Abandoned, definitely?

**Mr. Nickels:** Yes.

**Senator Le Moyne:** Why? Because of the ore?

**Mr. Nickels:** Because of the ore and because of the market conditions.

**Senator Le Moyne:** The ore is still—

**Mr. Nickels:** There is still ore there.

**Senator Le Moyne:** Is it still usable?

**Mr. Nickels:** Yes, but it is a lower grade ore.

**Senator Le Moyne:** And is Menihek also closed?

[Traduction]

teurs de minerai de fer et je ne devrais pas oublier notre concurrent, la Compagnie minière Québec Cartier, qui est propriétaire d'une chemin de fer à peu près au même titre que l'Iron Ore. Ce chemin de fer ne traverse pas la frontière entre les deux provinces, il ne s'agit donc pas d'un transporteur public. Il fait partie intégrante de leur exploitation. Ils sont vraiment en concurrence avec nous.

Ce qu'il y a, c'est simplement que les dispositions du projet de loi concernant l'arbitrage final—et nous ne voyons aucun autre problème dans le projet de loi—peut avoir des effets sur nous et désavantager uniquement notre entreprise, par rapport à nos deux principaux concurrents sur la Côte Nord, les Mines Wabush et la Compagnie minière Québec Cartier. Ces deux entreprises tireront profit de tout ce qui nuit à l'Iron Ore.

**Le sénateur Adams:** Pensez-vous que si le projet de loi est adopté, le nombre de travailleurs et d'emplois va augmenter? D'après le témoignage de représentants du Ministre, le projet de loi contribuerait à créer plus d'emplois.

**M. Nickels:** Je dirais que l'industrie se trouve encore aujourd'hui dans une situation précaire. Au cours des prochaines années, un plus grand nombre de producteurs en Amérique du Nord mettront fin à leurs activités. Certains l'ont déjà fait, à preuve, notre usine de Seven Islands, d'une capacité de 6 millions de tonne, qui ne fonctionne pas depuis 1981. Nous luttons pour tenter de ne pas perdre plus d'emploi à cause d'une baisse de production ou de notre difficulté à fonctionner comme transporteur ferroviaire public, et pour s'assurer que nous ne subirons pas les contrecoups de ce projet de loi.

**Le sénateur Adams:** Je vous remercie.

**Le président:** Sénateur Le Moyne.

**Le sénateur Le Moyne:** Je vous remercie, monsieur le président. Pourriez-vous nous indiquer sur la carte quelles mines et quels chemins de fer fonctionnent encore?

**M. Nickels:** Bien, tout ce qui est en bleu fonctionne encore, pour autant que le transport ferroviaire est concerné. Les lignes débutent à Sept-Îles et se rendent au nord jusqu'à Schefferville. Nous avons fermé nos installations à Schefferville depuis—

**Le sénateur Le Moyne:** Complètement?

**M. Nickels:** Oui, complètement.

**Le sénateur Le Moyne:** Abandonnées définitivement?

**M. Nickels:** Oui.

**Le sénateur Le Moyne:** Pour quelle raison? A cause du minerai?

**M. Nickels:** A cause du minerai et des conditions du marché.

**Le sénateur Le Moyne:** Le minerai est encore—

**M. Nickels:** Il y a encore du minerai.

**Le sénateur Le Moyne:** Peut-on encore l'utiliser?

**M. Nickels:** Oui, mais c'est un minerai de classe inférieure.

**Le sénateur Le Moyne:** Les installations de Menihek sont-elles fermées?

[Text]

**Mr. Francis Titus (Vice-President and Secretary, Iron Ore Company of Canada):** If I might interject, Menihek is just a point on the main line, and it connects into a power plant which is located at Lake Menihek. We do not specifically have operations there, Senator Le Moyne. It is just really the Schefferville power company.

**Senator Le Moyne:** Does the train operate all the way yet?

**Mr. Nickels:** Passenger traffic all the way to the north, passenger and commercial goods.

**Senator Le Moyne:** Up to Schefferville.

**Mr. Nickels:** Yes.

**Senator Le Moyne:** Which is a ghost town.

**Mr. Nickels:** Virtually.

**Senator Le Moyne:** You are, however, obliged to provide service.

**Mr. Nickels:** Yes, we are.

**Senator Le Moyne:** Is there anything similar with the situation at Lac St. Pierre, that short railroad? There is a titanium mine at St. Pierre. There is a railroad going—

**Mr. Nickels:** The QIT operation, yes.

**Senator Le Moyne:** It is very small.

**Mr. Nickels:** Yes, it is very small and I believe it is captive.

**Senator Le Moyne:** What are the prospects for the future?

**Mr. Nickels:** The prospects for the future are that we intend to be a survivor, Iron Ore Company of Canada, in this business. We are working very hard and very diligently at trying to achieve that, and we are concerned that a provision such as in Bill C-18, the final-offer arbitration provisions, could have a negative impact on that effort.

**Senator Le Moyne:** I understand. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Davey.

**Senator Davey:** I have just one last question. I am not ingenious and I am not naive and I am not trying to be a smart-aleck. I do not know why you would not take this up with your Member of Parliament. What is the problem? I am not trying to be smart; I am curious to know why you would not.

**Mr. Nickels:** Well, we made a judgment very early on, Senator, perhaps incorrectly, that this was an issue that could be troublesome for the Prime Minister. We therefore chose consciously not to approach him at all, on the basis that we did not want to cause him any embarrassment. He came right from the job I am in today—

[Traduction]

**M. Francis Titus (vice-président et secrétaire, Compagnie Iron Ore du Canada):** Si je peux intervenir, Menihek n'est qu'un point sur la ligne principale et est relié à une centrale électrique située au lac Menihek. Nous n'avons pas d'installations comme telles à cet endroit, sénateur Le Moyne. Il n'y a vraiment que la compagnie d'électricité de Schefferville.

**Le sénateur Le Moyne:** Le train fonctionne-t-il toujours sur toute la ligne?

**M. Nickels:** Le transport des passagers fonctionne jusqu'au nord, le transport des passagers et le transport des marchandises.

**Le sénateur Le Moyne:** Jusqu'à Schefferville.

**M. Nickels:** Oui.

**Le sénateur Le Moyne:** Qui est maintenant une ville fantôme.

**M. Nickels:** Pratiquement.

**Le sénateur Le Moyne:** Vous êtes toutefois obligés d'assurer le service.

**M. Nickels:** Oui, nous le sommes.

**Le sénateur Le Moyne:** Est-ce que c'est à peu près la même chose dans le cas du lac Saint-Pierre, ce petit chemin de fer? Il y a une mine de titane à Saint-Pierre. Il y a un chemin de fer qui va—

**M. Nickels:** Les installations de la QIT-Fer et Titane, oui.

**Le sénateur Le Moyne:** Elles sont de très petite envergure.

**M. Nickels:** Oui, en effet et je crois qu'il s'agit d'une mine assignée.

**Le sénateur Le Moyne:** Quelles sont les perspectives d'avenir?

**M. Nickels:** Ce que nous envisageons pour l'avenir c'est que la Compagnie Iron Ore du Canada survive dans ce secteur. Nous travaillons très fort et avec beaucoup d'acharnement à survivre, et nous nous inquiétons du fait qu'une disposition telle que celle contenue dans le projet de loi C-18, concernant l'arbitrage relatif à une dernière offre, pourrait compromettre nos efforts.

**Le sénateur Le Moyne:** Je comprends. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Davey.

**Le sénateur Davey:** Je n'aurai qu'une seule question. Je ne suis ni ingénieur ni naïf et je n'essaie pas de faire le prétentieux. Je ne sais pas pourquoi vous n'en discutez pas avec votre député. Quel est le problème? Je n'essaie pas de faire le malin; je suis simplement curieux de savoir pourquoi vous ne le faites pas.

**M. Nickels:** Eh bien, nous avons décidé très tôt, sénateur, peut-être que nous avons fait une erreur, que cela pourrait embarrasser le Premier ministre. Nous avons donc décidé en toute connaissance de cause de ne pas en discuter du tout avec lui, parce que nous ne voulions pas lui causer d'embarras. Il vient de quitter le poste que j'occupe aujourd'hui—



[Text]

**Senator Davey:** Oh, I know. I realize that. I understand the sensitivity; I do not know why you still do not go on down the hall and have a chat with him. Anyway, as I say, I am just—

**Mr. Nickels:** I understand. We have tossed and turned about it.

**Senator Davey:** Yes, well, I would stop tossing and turning and go down and see him.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, am I correct in thinking we are just about on time?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Stewart:** Then I will ask a more general question which comes to mind, because we have been told about the highly competitive situation for iron ore producers.

Who buys your product? To what ports is it shipped after it leaves your railhead?

**Mr. Nickels:** We ship as far away as Japan. We are in the last year of a 15-year contract to Japan, 5 million tonnes a year. We are only really shipping about a third of that tonnage, because of situations in their steel industry in Japan.

We recently made a contract to ship to Korea. We ship down the east coast of the U.S. to Sparrows Point, to Bethlehem Steel. We ship to Dofasco. We ship to Stelco. We ship into the lakes, to other lake producers, and we also have a very major commitment to Europe, which has been an expanding market for us in terms of iron ore pellets.

Perhaps close to 40% of our pellet production today is going to Europe in a very swiftly changing market which is coming up with new pellet products almost annually, and we are in the process this year of spending considerable sums of money to provide some new low silica flux pellet, which is a new product, to the European market on a test basis, in hopes that we can continue our market penetration there, but it is very, very competitive.

**Senator Stewart:** What portion of your product is sold into the United States?

**Mr. Nickels:** I would say of our total product, 30% to 40%.

**The Chairman:** You can take all the time you want because our next group has not arrived as yet.

**Senator Stewart:** Good. What percentage of the portion of your total product which goes into the United States goes down the eastern seaboard, as compared with the other part which goes up the St. Lawrence River system?

**Mr. Nickels:** I do not have the exact figures, Senator, but I would say it would be half and half.

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Je sais, je m'en rends compte. Je comprends que c'est délicat; je ne vois pas pourquoi vous n'allez toujours pas à son bureau pour en discuter avec lui. En tout cas, comme je l'ai dit, je suis juste—

**M. Nickels:** Je comprends. J'ai tourné et retourné la question plusieurs fois.

**Le sénateur Davey:** Eh bien, je cesserais de me poser des questions et j'irais le voir.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, ai-je raison de penser que nous sommes à peu près à l'heure?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Je poserai donc une question plus générale qui me vient à l'esprit après avoir entendu parler de la concurrence féroce que se livrent les producteurs de minerai de fer.

Qui achète votre produit? Dans quels ports votre minerai est-il expédié une fois qu'il a quitté votre tête de rail?

**M. Nickels:** Nous exportons jusqu'au Japon. Nous avons conclu avec le Japon un contrat de 15 ans prévoyant la livraison de 5 millions de tonnes par année, et c'est maintenant la dernière année. Nous n'expédions à vrai dire que le tiers de la quantité prévue, à cause de l'état de la sidérurgie au Japon.

Récemment, nous avons obtenu un contrat d'expédition de marchandises vers la Corée. Nous expédions des marchandises le long de la côte est américaine, jusqu'à Sparrows Point, où se trouve Bethlehem Steel. Nous desservons aussi Dofasco et Stelco, et d'autres producteurs des Grands Lacs. Nous expédions aussi beaucoup de marchandises vers l'Europe, où notre marché, pour l'expédition de boulettes de minerai de fer, s'est élargi.

À l'heure actuelle, près de 40 p. 100 peut-être de notre production de boulettes de minerai de fer est expédié vers l'Europe, dans un marché qui change très rapidement et où apparaissent presque chaque année de nouveaux produits. Cette année, nous avons investi des sommes considérables dans une nouvelle initiative consistant à expédier vers le marché européen un nouveau produit, soit des boulettes de fondant de silice mou. Il s'agit d'un essai que nous faisons en vue de déterminer si nous ne pouvons pas poursuivre notre pénétration de ce marché, qui est vraiment très concurrentielle.

**Le sénateur Stewart:** Quelle part de votre production est expédiée vers les États-Unis?

**M. Nickels:** Je dirais de 30 à 40 p. 100 de la totalité de notre production.

**Le président:** Vous pouvez prendre tout le temps que vous voulez, parce que le prochain groupe de témoins n'est pas encore arrivé.

**Le sénateur Stewart:** Merci. Quel pourcentage de la part de votre production totale qui va vers les États-Unis est expédié le long de la côte est, et quel pourcentage est expédié le long de la voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Nickels:** Je n'ai pas les chiffres exacts, monsieur le sénateur, mais je dirais que c'est moitié moitié.

[Text]

**Senator Stewart:** Half and half, and who are your principal competitors in the case of the iron ore that you ship up the river system?

**Mr. Nickels:** Our principal competitors would be coming from the interior on the lakes themselves. We do have of course the shipments that can freely move from Wabush into the lakes, from Quebec Cartier into the lakes, but in addition, there is an over-capacity of the situation that exists on the iron ranges in Minnesota and Michigan, many of which plants have been shut down.

Further rationalization is going to have to take place and if we did not have in place long-term contracts with some of our stockholders, we would be in deep trouble, and so we continually have to fight pricing pressures with our partners as well as in the world marketplace where we are selling really, basically, on a spot basis.

**Senator Stewart:** What are your advantages relative to the people in the . . . I believe it used to be called the Massabi Range. You have transportation costs that they do not have because it is a longer haul, but there must be some natural advantages.

**Mr. Nickels:** We have, obviously, the natural advantage of being able to go to any market in the world. Basically, the producers on the Massabi Range are locked into the lakes whereas with our shipping port being on the St. Lawrence, we can go anywhere in the world, and in fact we do. We have shipped as much as 250,000 tonne shipments out to Japan—at a very low price, unfortunately.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, sir.

**Mr. Nickels:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Now we have Transport 2000 with Ms Cahill, the past president and Mr. John Howe, research assistant. Ms Cahill.

**Ms. R. Cahill (Past President, Transport 2000):** Mr. Chairman, thank you for having us here. I apologize for our delay. I went to the wrong room.

We have kept our presentation brief. We think by this point you have heard enough about the philosophy, etc. We want to concentrate on what we think are the important aspects we want to deal with.

Transport 2000 appreciates the opportunity to appear before the Senate committee and express the consumer perspective on Bill C-18 and Bill C-19.

Regulatory reform in transportation has commanded our attention for most of the 1980s. We responded to Ottawa's call for public input into domestic air pricing in 1982 and the new federal policy in 1984. In 1985-86 we monitored the evolution of the Minister of Transport's *Freedom to Move* white paper into legislation form. Our official position on Bill C-18 and Bill C-19 was first presented in testimony before the House of Commons Standing Committee on Transport in March of 1987.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Moitié moitié. Et qui sont vos principaux concurrents dans le cas du minerai de fer que vous expédiez par la voie maritime?

**M. Nickels:** Nos principaux concurrents se trouvent dans les Grands Lacs. Bien sûr, nous pouvons librement expédier des marchandises de Wabush vers les Grands Lacs, de Québec Cartier aux Grands Lacs. De plus, il y a la situation de surproduction de produits de fer au Minnesota et au Michigan, où beaucoup d'usines ont été fermées.

Il faudra rationaliser les opérations davantage. Si nous n'avions pas été protégés par des contrats à long terme avec certains de nos actionnaires, nous nous serions retrouvés dans une situation très difficile. Nous sommes engagés dans une guerre des prix perpétuelle avec nos concurrents ainsi que sur le marché mondial où se font vraiment nos transactions.

**Le sénateur Stewart:** Quels sont vos avantages en ce qui a trait à . . . à ce qu'on appelle, si je ne m'abuse, la chaîne Massabi. Les parcours étant plus longs, vous devez assumer des frais de transport que ces compagnies n'ont pas à assumer. Mais il doit bien y avoir quelque avantage pour vous?

**M. Nickels:** Bien sûr, nous sommes naturellement avantagés par notre situation géographique, étant donné que nous pouvons atteindre tous les marchés du monde. Les producteurs de la chaîne Massabi sont, pour leur part, littéralement enfermés dans les Grands Lacs, tandis que nos ports d'expédition le long de la voie maritime du Saint-Laurent nous permettent d'aller partout dans le monde, ce que nous faisons d'ailleurs. Nous avons expédié jusqu'à 250 000 tonnes de minerai vers le Japon—à un prix très bas, malheureusement.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur.

**M. Nickels:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Nous allons maintenant entendre Mme Cahill, ex-présidente, et M. John Howe, chargé de recherches, de Transport 2000. Mme Cahill.

**Mme R. Cahill, ex-présidente, Transport 2000:** Monsieur le président, merci de nous avoir invités à comparaître. Je m'excuse de notre retard. Je me suis trompée de pièce.

Notre présentation sera brève. Vous en avez certainement assez entendu déjà sur la philosophie et le reste. Nous voulons nous concentrer sur les aspects que nous jugeons importants.

Transport 2000 se réjouit d'avoir la possibilité de comparaître devant ce Comité du Sénat pour y exprimer le point de vue des consommateurs pour les projets de loi C-18 et C-19.

La réforme réglementaire des transports a été au coeur de nos préoccupations pendant la presque totalité des années 1980. Nous avons répondu deux fois à une invitation lancée par le gouvernement fédéral, qui voulait connaître l'opinion du public, soit en 1982 au sujet des prix en vigueur dans les transports aériens intérieurs, et en 1984, au sujet de la nouvelle politique fédérale. En 1985-1986, nous avons assisté à l'élaboration, à partir du livre blanc *Aller sans entraves* du ministre des Transports, d'un nouveau texte législatif. Notre position offi-



*[Text]*

The two bills constitute the first major overhaul in Canadian transportation legislation in two decades. They are designed to last the next 20 years and carry Canada into the 21st century.

Owing to the penetrating and far-reaching impacts of the new legislation, we applaud the commitment made by the Senate to study and debate both bills. We urge the Senate to pursue changes and improvement to Bill C-18 and Bill C-19 which will best serve the interests of the nation. That there is scope for constructive alterations to the legislation is evidenced by the 134 proposed amendments brought forward by members of the House Transport Committee in May.

Bill C-18 and Bill C-19 set a new direction in federal transportation policy, a policy widely labelled deregulation. The purpose of Transport 2000's Senate submission is not to question the inherent validity of deregulation. The economic and societal pressures behind regulatory reform are powerful and Canada is in step with other industrialized states in relaxing the rules and regulations that govern the transport sector.

Rather than turning back the hands of time, Transport 2000 seeks to fine tune or refine the legislation through a series of realistic viable amendments. Our recommendations are closely linked with the organization's central objective of promoting equity and fairness in the consumer transportation marketplace. We especially wish to address the concerns and needs of the large constituency of Canadian consumers who are most susceptible to the "downside" of transportation deregulation, Canadians residing in smaller population centres and rural areas, who, compared to their metropolitan counterparts, are constrained by fewer transportation choices and alternatives.

We believe the following refinements to Bill C-18 and Bill C-19 will lead to progress towards an accessible and balanced national transportation system that will best meet Canada's mobility needs over the next 20 years and beyond.

The crucial roles performed by competition and market forces in shaping the national transportation system are introduced in paragraph 3.(1)(b) of Bill C-18. Missing from this cornerstone clause, however, is the principle of fair and equitable competition to guard against unfair and destructive rate setting and marketing strategies. The consumer interest is not served by unhealthy competitive practices, which may in turn produce erratic or monopolistic service levels.

*[Traduction]*

cielle sur les projets de loi C-18 et C-19 a fait l'objet d'un premier témoignage devant le Comité permanent de la Chambre des Communes sur les transports en mars 1987.

Ces deux projets de loi constituent la première grande révision de la législation canadienne en matière de transport depuis deux décennies. Les mesures contenues dans ces textes devraient être en vigueur au cours des 20 prochaines années et marquer le passage du Canada dans le 21<sup>e</sup> siècle.

Étant donné que l'ampleur des changements qu'entraînera la nouvelle législation, nous nous réjouissons que le Sénat se soit engagé à étudier et à soumettre à un débat les deux projets de loi. Nous prions instamment le Sénat de continuer d'apporter des changements et des améliorations aux projets de loi C-18 et C-19 dans l'intérêt de la nation. Les 134 propositions de modifications aux deux projets de loi présentées par des membres du Comité des transports de la Chambre en mai dernier prouvent qu'il y a place à de l'amélioration.

Les projets de loi C-18 et C-19 donnent une nouvelle orientation à la politique fédérale en matière de transport, politique qu'il est devenu courant de désigner par le terme «déréglementation». Dans sa présentation au Sénat, Transport 2000 n'a aucunement l'intention de remettre en question la valeur intrinsèque de la déréglementation. Les pressions économiques et sociales en faveur d'une réforme réglementaire sont très fortes. D'ailleurs, le Canada ne fait qu'emboîter le pas à d'autres pays industrialisés en relâchant les règles et règlements qui régissent le secteur des transports.

Plutôt que de souhaiter un retour en arrière, Transport 2000 souhaite un ajustement ou une amélioration de la législation par le truchement d'une série de modifications réalistes et viables. Nos recommandations touchent de près à l'objectif qui est au coeur de notre action, à savoir promouvoir l'égalité et la justice pour les consommateurs dans le secteur des transports. Nous souhaitons surtout que soient pris en considération les besoins et problèmes du grand nombre de consommateurs canadiens qui risquent le plus de souffrir de certains aspects de la déréglementation des transports. Je pense ici aux Canadiens qui résident dans les régions rurales et les petites agglomérations et qui, comparativement à leurs concitoyens des grandes villes, ont peu d'options à leur portée quand vient le temps de choisir un mode de transport.

Nous croyons qu'en apportant aux projets de loi C-18 et C-19 les modifications voulues, le gouvernement peut offrir aux Canadiens un réseau de transport national accessible et équilibré, capable de satisfaire à leurs besoins en matière de déplacements au cours des 20 prochaines années et au-delà.

Les rôles très importants que jouent la concurrence et les forces du marché dans l'édification d'un réseau de transport national sont pris en considération à l'alinéa 3.(1)(b) du projet de loi C-18. Cette disposition capitale n'est pas complète, toutefois, en ce sens qu'elle n'intègre pas le principe d'une concurrence juste et équitable et qu'elle ne protège pas les Canadiens contre la mise en place de stratégies injustes et destructives en matière d'établissement des prix et de mise en marché. Des pratiques répréhensibles en matière de concurrence vont à l'encontre des intérêts des consommateurs. Ces pratiques peu-

## [Text]

The presentation is stitched in two parts. As I speak of the amendments we would like, you can see the actual text that we suggest.

Transport 2000 is enthusiastic about paragraph 3.(1)(f), which recognizes transportation as a key to regional economic development. We also seek assurances that regional economic development objectives will take priority over commercial viability of transportation links in the event the retention of services to economically vulnerable regions comes under question. For the sake of balanced economic development and equitable access to regions of the country that are distant from the main centres of economic activity, a pro-active policy stance is necessary to compensate for a weak or non-existent transportation market forces.

A longstanding goal of Transport 2000 has been to encourage consumer representation on the boards of transportation authorities, companies and transportation regulatory bodies. Similar appointments are not unusual in local and foreign jurisdictions.

Consumer representation on the National Transportation Agency would be interpreted as official recognition of the importance of the forces that act upon and are affected by transportation regulation, policy and delivery. We urge the federal government to take consumer representation into consideration when establishing the agency's nine-member staff under clause 6.

Bill C-18 makes periodic reference to the prerogative of the Minister of Transport and Cabinet to issue policy directives to the National Transportation Agency. Transport 2000 believes the rampant presence of ministerial and executive powers undermines the supremacy of Parliament and is inconsistent with the spirit of parliamentary democracy. Under a revised clause 23 we recommend the agency account for its policy directives to Parliament on an annual basis.

Subclause 36.(2) of Bill C-18 should be amended to add consumer organizations to the list of interest groups permitted to appear and be heard before the National Transportation Agency. The agency should not be empowered through oversight or omission to bar consumer input and participation from its proceedings.

Under clause 43 the National Transportation Agency is entitled to pass along procedural and handling costs to the actual groups and individuals who seek redress before the regulatory body. Such discriminatory powers, if exercised by the agency, could work against the interests of small municipalities, community associations, independent business, labour unions, consumer organizations and individuals wishing to pursue a case or complaint. Economic background as a determi-

## [Traduction]

vent se traduire par la mise en place de services peu fiables ou par des situations de monopole.

Notre présentation se divise en deux parties. Vous pouvez, si vous le voulez, au fur et à mesure que je parle des modifications que nous aimerions voir adopter, lire le texte même de nos recommandations.

Transport 2000 se réjouit des dispositions de l'alinéa 3.(1)(f), qui reconnaît que les transports jouent un rôle clé dans le développement économique régional. Nous voudrions aussi être assurés que les objectifs du développement économique régional auront la priorité sur la viabilité commerciale de certaines voies de transport, advenant que le maintien de services de transport dans certaines régions économiquement vulnérables soit remis en question. Dans l'intérêt d'un développement économique équilibré et d'un accès équitable aux régions du pays qui sont éloignées des grands centres d'activités économiques, il est nécessaire d'adopter une politique pro-active pour compenser les forces non-existantes ou minimes du marché des transports.

De tout temps, Transport 2000 a eu pour but d'encourager la représentation des consommateurs au sein des commissions de transports provinciales, des entreprises et des organismes investis d'un pouvoir de réglementation. Il n'est pas rare de voir de telles nominations dans les juridictions locales et étrangères.

La représentation des consommateurs au sein de l'Office national des transports serait interprétée comme une reconnaissance officielle de l'importance des forces qui agissent sur la réglementation des transports, sur les politiques et leur mise en œuvre et qui en subissent les influences. Nous exhortons le gouvernement fédéral à prendre en considération la représentation des consommateurs lorsqu'il choisit le personnel de l'Office, composé de neuf membres en vertu de l'article 6.

Le Projet de loi C-18 mentionne régulièrement la prerogative du ministère des Transports et du Cabinet qui consiste à dicter des lignes directrices de politique à l'Office national des transports. Transport 2000 estime que la présence tapageuse des pouvoirs ministériels et exécutifs sape la suprématie du Parlement et contrevient à l'esprit de la démocratie parlementaire. En vertu d'un article 23 révisé, nous recommandons que l'Office rende compte annuellement au Parlement de ses lignes directrices de politiques.

Le paragraphe 36.(2) du Projet de loi C-18 devrait être modifié, et l'on devrait ajouter les associations de consommateurs à la liste des groupes d'intérêt autorisés à comparaître devant l'Office national des transports et à se faire entendre. L'Office ne devrait pas être autorisé, par inadvertance ou par omission, à rejeter les contributions des consommateurs et à leur interdire de participer à ses débats.

En vertu de l'article 43, l'Office national des transports est autorisé à imputer les frais de procédure aux groupes et aux individus qui cherchent à obtenir réparation auprès de l'organisme investi d'un pouvoir de réglementation. Si l'organisme exerce de tels pouvoirs de discrimination, cela pourrait pénaliser les petites municipalités, les associations communautaires, les entreprises indépendantes, les syndicats, les associations de consommateurs et les individus qui souhaitent poursuivre une



## [Text]

nant of access to a public regulatory body is unacceptable because it lends an automatic advantage to well-financed interest groups and concerns.

Many small but important regional centres across Canada are served by low-density airline services and are situated hundreds of kilometres from the nearest commercial airport. In fact, for much of southern Canada outside the busy transportation corridors of Ontario and Quebec, natural market forces are simply not strong or reliable enough to ensure basic consistent levels of scheduled airline service.

Transportation 2000 believes vulnerable municipalities across southern Canada qualify for the safeguards accorded to northern Canada under the designated-area provision of clause 67. We recommend that all Canadian cities with a population of 25,000 or less and located at least 225 kilometres from a major airport earn the special status of "designated area".

The mechanism for granting financial assistance to selected essential air services is outlined in clause 85. It entails the intervention of the Minister of Transport and Cabinet which, in our assessment, translates into a highly politicized process. When financial assistance is contemplated, Transport 2000 advocates an independent, politically autonomous evaluation format, preferably one that remains within the purview of the National Transportation Agency.

Transport 2000 proposes an amendment to clause 113 of Bill C-18. We believe the National Transportation Agency ought to invalidate non-compensatory rail freight rates. Non-compensatory rates tend to unfairly pit small-volume shippers against bigger traffic generators and are clearly out of place in a rail transportation marketplace dominated by a government-owned carrier.

Transport 2000 is deeply concerned about the detrimental impacts inflicted by competitive line rates on the revenue-generating capability of wholesale sections of branch-line and main-line trackage across Canada. At stake is the very security of the national railway infrastructure and the vital role it plays in serving the country's industrial base, resource sector and travelling public. We believe the national interest is best served by denying American rail carriers unreciprocated access to shipping locations in Canada.

The U.S. carriers enjoy a huge cost advantage built in a dynamic and lucrative operating climate south of the border. Canadians railways cannot realistically hope to close the gap.

Transport 2000 recommends that the competitive line rate provisions contained in clauses 134 to 142 of Bill C-18 be deleted. Opponents of railway abandonment applications typically require more than the 60-day period specified in clause 161 to research and finalize an effective intervention. It is not

## [Traduction]

affaire ou présenter une réclamation. Il est inacceptable que les moyens financiers déterminent la possibilité d'avoir accès à un organisme public investi d'un pouvoir de réglementation, car cela avantage automatiquement les groupes d'intérêt bien nantis.

Bon nombre de centres régionaux, petits mais importants, à travers le Canada, sont desservis par des lignes aériennes à faible circulation et sont situés à des centaines de kilomètres de l'aéroport commercial le plus proche. En fait, pour la majeure partie du sud du Canada, à l'exception des corridors très achalandés de l'Ontario et du Québec, les forces naturelles du marché ne sont tout simplement pas assez puissantes ou faibles pour assurer la prestation régulière de services aériens de base.

Transport 2000 estime que les municipalités vulnérables du sud du Canada remplissent les conditions voulues pour qu'on leur octroie les mêmes garanties que l'on accorde au nord du Canada en vertu des dispositions sur les zones désignées de l'article 67. Nous recommandons que toutes les villes canadiennes dont la population s'élève à 25 000 habitants ou moins, et situées à 225 kilomètres au moins d'un aéroport important reçoivent le statut spécial de «zone désignée».

L'article 85 renferme un aperçu du mécanisme prévu pour accorder une aide financière aux services aériens essentiels qui ont été sélectionnés. Cette aide comporte l'intervention du ministre des Transports et du Cabinet ce qui, selon nous, se traduit par un processus hautement politisé. Lorsque l'aide financière est envisagée, Transport 2000 préconise une formule d'évaluation indépendante, politiquement autonome, et préférentiellement une formule qui reste du ressort de l'Office national des transports.

Transport 2000 propose que l'on modifie l'article 113 du projet de loi C-18. Nous estimons que l'Office national des transports devrait invalider les prix non compensatoires du transport ferroviaire des marchandises. Les taux non compensatoires tendent à mettre aux prises injustement les petits expéditeurs et les gros consommateurs de services de transport, et ils sont absolument déplacés dans un marché du transport ferroviaire dominé par une entreprise d'État.

Transport 2000 est profondément inquiet au sujet des répercussions nuisibles du prix de ligne concurrentiel sur les possibilités de production de revenus des tronçons de lignes principales et d'embranchement, à travers le Canada. Ce qui est en jeu c'est la sécurité même de l'infrastructure des chemins de fer nationaux et le rôle vital qu'ils jouent au service de la base industrielle du pays, du secteur des ressources et des voyageurs. Nous estimons que l'intérêt national est mieux servi si l'on refuse aux transporteurs ferroviaires américains l'accès non réciproque aux centres d'expédition au Canada.

Les transporteurs américains jouissent d'un énorme avantage financier inscrit dans un climat d'exploitation dynamique et lucratif. Les chemins de fer canadiens ne peuvent, avec réalisme, espérer atteindre ce niveau.

Transport 2000 recommande que les dispositions concernant le prix de ligne concurrentiel, figurant dans les articles 134 à 142 du projet de loi C-18, soient supprimées. Les adversaires des demandes d'abandon d'exploitation d'une voie ferrée demandent typiquement un délai plus important que la période

## [Text]

unusual, on the other hand, for the applicant to dedicate years of efforts towards engineering the demise and abandonment of unwanted lines.

Based on Transport 2000's extensive participation in the abandonment hearings process, we believe a 90-day deadline would more accurately reflect the time requirements of any person or group wishing to file a well-researched intervention to the agency.

Under clause 162, the National Transportation Agency should be ordered to thoroughly review an application for railway abandonment even if no opposition of offer to acquire the branch line is voiced. Regardless of a lack of expression of public interest, the agency must be compelled to ascertain, through field investigation, that abandonment will not impede regional economic development objectives in the vicinity.

The abandonment process must also give due recognition to the conversion of derelict railway rights-of-way into recreation, conservation or other public land use as an option of last resort. Conversion is increasingly endorsed by provincial transportation authorities as a practical means for preserving or banking strategic rights-of-way for future transportation purposes. The abandonment applicant, meanwhile, would be authorized to dismantle the unwanted trackage and infrastructure and thereby to avoid ongoing maintenance expenses and, I might add, to gain some funds from the net salvage value. The conversion provision should be dealt with in clause 165.

Paragraph 168.(9)(d) must ensure that an application by VIA Rail Canada Inc. to abandon a branch-line operation or segment is referred to a full hearing process in order to account for the needs and concerns of passengers, shippers and community interests that may have emerged during the term of branch-line ownership by VIA.

There is a clause in Bill C-18 that can be applied to short-line operations. The complexities of short-line operations, we feel, have not been studied sufficiently. The analyses are not in, so we are not in a position to really comment on this clause.

As for the safety factor in Bill C-19, the drastic change brought about by the replacement of "public necessity and convenience" by "fit and able", combined with the number of actors in the trucking sector, could lead to serious problems on our highways. To ensure that the deregulation of the trucking industry is initiated with the best possible chances of success, Transport 2000 advocates that all safety mechanisms should be in place before the coming into force of Bill C-19.

## [Traduction]

de 60 jours stipulée dans l'article 161, afin de faire des recherches et de mettre au point une intervention efficace. Il n'est pas habituel, d'autre part, que le requérant consacre des années d'efforts à préparer la cession et l'abandon des voies dont on ne veut plus.

Compte tenu de la participation considérable de Transport 2000 aux audiences concernant l'abandon, nous estimons qu'un délai de 90 jours reflèterait plus exactement le laps de temps nécessaire à un individu ou à un groupe qui souhaite déposer une intervention dûment préparée devant l'Office.

En vertu de l'article 162, il faudrait ordonner à l'Office national des transports de revoir à fond une demande d'abandon d'exploitation d'une voie ferrée, même si aucune offre d'acquisition de l'embranchement n'est présentée. Quel que soit le désintérêt public, l'Office doit être contraint de vérifier, au moyen d'enquêtes sur le terrain, que l'abandon ne nuira pas aux objectifs du développement économique régional dans le voisinage.

Le processus d'abandon doit aussi dûment tenir compte de la conversion des emplacements de voies qui ont été cédées au profit de lieux récréatifs, de lieux consacrés à la conservation ou de toute autre utilisation des terrains publics, à titre d'option de dernier recours. Les autorités provinciales chargées des transports approuvent de plus en plus la conversion comme moyen pratique de préserver ou de remblayer des emplacements de voies stratégiques pour de futurs projets de transport. En attendant, le requérant qui demande l'abandon, serait autorisé à démanteler les voies et l'infrastructure dont il ne veut plus et à éviter ainsi des frais d'entretien permanents et, je me permets d'ajouter, de retirer certains montants de la valeur nette de récupération. Les dispositions touchant la conversion devraient être traitées dans l'article 165.

L'alinéa 168.(9)(d) doit faire en sorte qu'une demande présentée par VIA Rail Canada Inc. en vue d'abandonner l'exploitation d'un embranchement ou d'un tronçon fasse l'objet d'une audience complète, afin de tenir compte des besoins et des préoccupations des passagers, des expéditeurs et des intérêts de la collectivité, qui pourraient avoir pris naissance durant la période pendant laquelle VIA était propriétaire de l'embranchement.

Il y a un article dans le projet de loi C-18 que l'on peut appliquer à l'exploitation des tronçons courts. Selon nous, les complexités de l'exploitation des tronçons courts n'ont pas été suffisamment étudiées. Les analyses ne sont pas terminées, et nous ne sommes donc pas en mesure de commenter vraiment cet article.

Quant au facteur de sécurité du projet de loi C-19, les changements draconiens provoqués par le remplacement de l'expression «nécessité et commodité publiques» par «apte et capable», combinés avec le nombre de protagonistes du secteur routier, pourraient mener à de sérieux problèmes sur nos autoroutes. Pour faire en sorte que la déréglementation de l'industrie du camionnage soit mise en œuvre avec les meilleures chances de succès, Transport 2000 préconise que tous les mécanismes de sécurité soient mis en place avant la promulgation du projet de loi C-19.



[Text]

Thank you, gentlemen. Mr. Howe and myself will respond, depending on the questions asked.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Thanks, Mr. Chairman. Your proposal for amendment to clause 6 would ask the Governor in Council to give consideration to consumer representation. Just how would you define the word "consumer" there?

The reason I asked the question, Mr. Chairman, is that if we look at the list of the members of the Canadian Retail Shippers' Association, we find many small retailers listed there. I think they would argue they are in effect consumers of transportation. Would they qualify as consumers, although they are in the retail business, for the purposes of your amendment?

**Ms. Cahill:** Yes, they do.

**Senator Stewart:** All right.

**Ms. Cahill:** We have not defined "consumer" or the regulations that could go behind this. There are many ways it could be handled. For example, when an appointment is to be declared, the authorities could make up a list of individuals they consider would be of benefit to have as members of the agency and could be acceptable to various groups. They could circulate it and ask for their approval or ask them for names. Many categories classify as consumers.

**Senator Stewart:** Has your organization observed the operations of the Canadian Transport Commission?

**Ms. Cahill:** Yes.

**Senator Stewart:** Is it your impression that the members of the commission, other than the chairman, are in a hands-on relationship or are they simply rubber stamps for decisions made by staff members under the guidance of the chairman? I ask that question because we are talking about establishing a new agency. I wonder how important your consumer representative will be on the agency if the ordinary members of the agency are simply rubber-stamping persons appointed for political reasons.

**Ms. Cahill:** That is a very broad question. I have known the participants of the CTC over the years. They have been mostly rather independent characters. They have not always dealt with subjects the way I thought they should, but that is to be expected.

There is a reliance on the staff when you are dealing with legalities. They have a staff of lawyers and competent people to guide them to stay within certain legal parameters. I think most of them have shown great independence and the majority of them have shown a great amount of sensitivity when dealing with public interests at various hearings. We are going to miss the CTC.

[Traduction]

Merci, messieurs. M. Howe et moi-même répondrons, selon les questions qui seront posées.

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Merci, M. le Président. Selon votre proposition de modification de l'article 6, il faudrait demander au Gouverneur en Conseil de prendre en considération la représentation des consommateurs. Exactement comment définissez-vous le mot «consommateur» ici?

La raison pour laquelle j'ai posé la question, monsieur le président, est que si nous consultons la liste des membres de la «Canadian Retail Shippers' Association», nous constatons qu'il y a beaucoup de petits détaillants qui y figurent. Je pense qu'ils allégueraient qu'en fait ils sont des consommateurs de transport. Aux fins de votre modification, est-ce qu'ils se classeraient comme des consommateurs, bien qu'ils soient dans le commerce du détail?

**Mme Cahill:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Très bien.

**Mme Cahill:** Nous n'avons pas défini le terme «consommateur» ni les règlements qui pourraient sous-tendre tout cela. Il y aurait un bon nombre de façons de s'y prendre. Par exemple, au moment de procéder à une nomination, les autorités pourraient dresser une liste de personnes qu'il serait utile, selon elles, d'avoir comme membres de l'organisme et qui pourraient être acceptables aux divers groupes. Les autorités pourraient faire circuler la liste et demander que les noms soient approuvés ou que des noms soient ajoutés. Bien des catégories de personnes peuvent être considérées comme étant des consommateurs.

**Le sénateur Stewart:** Votre organisation a-t-elle observé les opérations de la Commission canadienne des transports?

**Mme Cahill:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous l'impression que les membres de la Commission, outre le président, interviennent vraiment, ou ne font-ils qu'approuver automatiquement, sans poser de questions, les décisions prises par le personnel sous la direction du président? Je pose cette question parce que nous parlons actuellement de créer un nouvel organisme. Je me demande quelle importance votre représentant des consommateurs pourra avoir au sein de cet organisme si ses membres ordinaires ne sont que dans pantins nommés pour des raisons politiques.

**Mme Cahill:** C'est une question très vaste. J'ai fait la connaissance des membres de la CTC au fil des ans. La plupart étaient de caractère indépendant. Ils n'ont pas toujours traité les problèmes de la façon qui me semblait la bonne, mais c'est une chose à laquelle il faut s'attendre.

Il faut se fier au personnel lorsqu'on a affaire à des points de droit. Les membres de la CTC sont entourés d'un groupe d'avocats et d'employés compétents qui les aident à rester à l'intérieur de certaines limites imposées par la loi. Je crois que la plupart d'entre eux ont fait preuve d'une grande indépendance, et la majorité se sont montrés très sensibles aux intérêts du public lors des différentes audiences. La CTC nous manquera.

[Text]

**Senator Stewart:** I see. You were not here earlier today when we had a brief from the Canadian Trucking Association. They recommended an amendment about the safety factor for Bill C-19. It is not all that different from your own. They recommend that subclause 33.(1) be deleted and instead the bill would read:

33.(1) This Act, except for this section and section 26, shall come into force on a date to be prescribed by the Governor-in-Council on the recommendation of the Minister and following further consultation with the provinces, when the Minister is satisfied that the key elements of the National Safety Code have been implemented and can be adequately enforced by sufficient provinces to make it a viable national regime.

This would seem to achieve and go beyond what you have in mind in that it provides a test mechanism for determining when all the safety mechanisms are in place by stating it is when the Minister is satisfied the key elements have been implemented, etc. Would you be prepared to accept that refinement on your recommendation?

**Ms. Cahill:** It speaks of a good number of provinces. I would say it has to be in existence in all provinces. A new safety code is something extremely complicated and expensive for the provinces. They have to police it and administer it.

**Senator Stewart:** I had the impression, Mr. Chairman, that not all the provinces are enthusiastic about these changes. Consequently, one of those provinces with a low level of enthusiasm could veto or deter the whole process simply by failing to provide all the safety standards to which you refer. I assume you do not want to create a situation where one perhaps very small province could prevent the change from going ahead.

The recommendation of the Canadian Trucking Association has the advantage of getting around the problem.

**Ms. Cahill:** You have a whole lot of other actors who are not in it. Originally it was stated by the government that if the provinces did not want to enact these changes that were to be brought about, they would take away the powers they had granted to the provinces. I think the federal government does have the capability of negotiating and ensuring that all provinces adhere to some basic principles within a very short period of time.

**Senator Stewart:** It is constitutionally possible. However, it is pretty clear that the Government of Canada does not want to take on this heavy, new and detailed role, particularly in view of the fact that when we get into highway matters, there is a very intricate relationship between safety standards and enforcement of normal highway rules.

Although the Government of Canada is in a strong constitutional position, its practical ability is not all that great, so I

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Je vois. Vous n'étiez pas ici plus tôt aujourd'hui lorsque l'Association canadienne du camionnage nous a présenté un mémoire. Elle recommandait un amendement au projet de loi C-19 concernant l'élément sécurité. Cette recommandation ne diffère pas beaucoup de la vôtre. L'Association recommande de remplacer le paragraphe 33(1) du projet de loi par ce qui suit:

33.(1) La présente loi, à l'exception du présent article et de l'article 26, entre en vigueur à une date fixée par le gouverneur en conseil sur recommandation du Ministre et à la suite d'une consultation complémentaire des provinces, lorsque le Ministre est convaincu que les éléments clés du Code national de sécurité ont été mis en œuvre et qu'un nombre suffisant de provinces peut les faire observer convenablement de manière à rendre le régime viable à l'échelle nationale.

Cet article semble couvrir et même dépasser ce que vous recherchez, en ce sens qu'il prévoit un mécanisme de contrôle consistant à déterminer à quel moment toutes les mesures de sécurité sont en place, et cela en stipulant que c'est lorsque le Ministre est convaincu que les éléments clés ont été mis en œuvre, etc. Seriez-vous prêts à accepter que cette précision soit ajoutée à votre recommandation?

**Mme Cahill:** Il est question d'un bon nombre de provinces. Selon moi, il faudrait que cela vaille pour toutes les provinces. Pour les provinces, un nouveau code de sécurité est une chose extrêmement compliquée et coûteuse. Elles doivent en assurer la mise en application et la gestion.

**Le sénateur Stewart:** J'ai eu l'impression, monsieur le président, que ces changements ne suscitent pas l'enthousiasme de toutes les provinces. Par conséquent, une province qui ne serait pas très enthousiaste pourrait opposer son veto à l'ensemble du système ou en empêcher le fonctionnement, tout simplement en s'abstenant de fournir toutes les normes de sécurité dont vous parlez. Je suppose que vous ne voulez pas aboutir à une situation où une très petite province, par exemple, pourrait empêcher tout changement.

La recommandation de l'Association canadienne du camionnage présente l'avantage de régler ce problème.

**Mme Cahill:** Il y a aussi un grand nombre d'acteurs qui sont exclus. À l'origine, le gouvernement avait déclaré que dans le cas où les provinces ne voudraient pas effectuer ces changements, il leur enlèverait les pouvoirs qu'il leur a conférés. Je crois que le gouvernement fédéral a la capacité de négocier et de veiller à ce que toutes les provinces adhèrent rapidement à certains principes fondamentaux.

**Le sénateur Stewart:** Sur le plan constitutionnel, c'est possible. De toute évidence, cependant, le gouvernement canadien ne souhaite pas jouer ce rôle nouveau, difficile et compliqué, étant donné, particulièrement, que dans le domaine des routes, il existe des rapports très complexes entre les normes de sécurité et l'application des règles courantes touchant la circulation.

Bien que la position du gouvernement canadien soit très solide sur le plan constitutionnel, sur le plan pratique sa marge de manœuvre n'est pas tellement grande. C'est pourquoi je ne



[Text]

question whether they have as much leverage as you seem to imply.

**Ms. Cahill:** I personally believe they have. We would prefer our own amendment to have priority, but any amendment that will ensure safety aspects are recognized before the coming into force of Bill C-19 in order to provide a basic understanding nationally and to let people know where they are going will be an improvement.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Davey.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, I have an embarrassing question to ask. It is an embarrassment to me, not to you. Could you tell me a little bit about Transport 2000, what exactly it is, and how it is financed?

**Ms. Cahill:** Transport 2000 is a consumer association dedicated to the promotion of efficient public transportation. My colleague would probably have quite a bit more to say in a more eloquent and elegant fashion, but this is basically what we are.

**Senator Davey:** How long have you been in existence?

**Ms. Cahill:** Ten years.

**Senator Davey:** How are you financed?

**Ms. Cahill:** We have a membership fee structure. We have funding campaigns we address to our membership. We receive some small grants and research contracts.

**Senator Davey:** Do you receive grants from the Government of Canada?

**Ms. Cahill:** No. Research contracts.

**Senator Davey:** How many members do you have?

**Ms. Cahill:** At the moment I am the past president, so I have not kept up to date with certain of those elements.

**Mr. John Howe (Research Assistant, Transport 2000):** The figure is approximately 1,200 municipalities, community associations, other public interest groups as well as individuals.

**Senator Davey:** Then I do have a question, Mr. Chairman. On page 2 you refer to:

...the organization's central objective of promoting equity and fairness to consumer transportation marketplace. We especially wish to address the concerns and needs of the large constituency of Canadian consumers who are most susceptible to the downside of transportation regulation.

When you say the large constituency of Canadian consumers, could you not say a majority of the Canadian consumers who are susceptible to the downside of transportation deregulation? It is not just a large constituency, it is a majority constituency, is it not?

[Traduction]

suis pas certain qu'il puisse exercer une influence aussi grande que ce que vous laissez entendre.

**Mme Cahill:** Personnellement, je crois qu'il le peut. Nous préférierions que notre modifications ait priorité, mais toute modification garantissant qu'il sera tenu compte des considérations touchant la sécurité avant l'entrée en vigueur du projet de loi C-19, de façon à favoriser une compréhension de base à l'échelle nationale et à permettre aux gens de savoir à quoi s'attendre, constituera une amélioration.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Davey.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, je dois poser une question embarrassante. Elle est embarrassante pour moi, pas pour vous. Pourriez-vous me parler un peu de Transport 2000, en quoi l'organisation consiste, comment elle est financée?

**Mme Cahill:** Transport 2000 est une association de consommateurs qui cherche à favoriser l'efficacité des transports publics. Mon collègue pourrait vous en dire davantage, avec plus d'éloquence et en termes plus élégants, mais fondamentalement c'est la raison d'être de notre association.

**Le sénateur Davey:** Depuis combien de temps l'association existe-t-elle?

**Mme Cahill:** Depuis dix ans.

**Le sénateur Davey:** Quelle est votre source de financement?

**Mme Cahill:** Les membres versent une cotisation. Nous menons en outre des campagnes de financement auprès de nos membres. Nous recevons de petites subventions et des contrats de recherche.

**Le sénateur Davey:** Recevez-vous des subventions du gouvernement du Canada?

**Mme Cahill:** Non. Des contrats de recherche.

**Le sénateur Davey:** Combien de membres font partie de votre association?

**Mme Cahill:** En ce moment, je suis l'ancienne présidente, et je suis pas au courant des derniers chiffres, en ce qui concerne certaines de ces questions.

**M. John Howe (Adjoint aux recherches, Transport 2000):** Voici les chiffres approximatifs: 1 200 municipalités, associations locales, associations de défense du public et particuliers.

**Le sénateur Davey:** Alors j'ai une question, monsieur le président. À la page 2, vous parlez de:

...l'objectif fondamental de l'organisation, soit de favoriser l'équité et la justice envers les consommateurs dans le domaine des transports. Nous voulons nous intéresser tout particulièrement aux inquiétudes et aux besoins du grand nombre de consommateurs canadiens qui sont les plus touchés par l'atténuation de la réglementation.

Lorsque vous parlez du grand nombre de consommateurs canadiens, ne pourriez-vous pas parler d'une majorité de consommateurs canadiens qui sont touchés par la déréglementation dans le domaine des transports? Ce n'est pas seulement un grand nombre, c'est la majorité des citoyens, n'est-ce pas?

[Text]

**Ms. Cahill:** Well, we are highly urbanized in Canada, and I do not really know the breakdown as to what is—

**A Witness:** It is 70:30.

**Ms. Cahill:** It is 70:30? Is it 70 in urbanized areas?

**Senator Davey:** You are suggesting it is only the people in the rural areas and the remote areas who will suffer from deregulation. You think deregulation is a good thing in the city. Is that what you are saying—because I do not think it is.

**Ms. Cahill:** There are some problems, most definitely.

**Senator Davey:** My comment on the paper, Mr. Chairman; you say on page 1 that “the purpose of Transport 2000’s Senate submission is not to question the inherent validity of deregulation”, and then you present a paper that I think specifically and generally questions the inherent validity of deregulation. I applaud you for that, but I do not want to put you on the spot or embarrass you. I think you are inherently critical of the validity of deregulation. I am, and I think you are, but for some reason you are—

**Ms. Cahill:** We are taking it for granted that Bill C-18 and Bill C-19 will go through, so we want to ensure—

**Senator Davey:** You are not taking it for granted.

**Ms. Cahill:** We are taking it for granted that it probably will.

**Senator Davey:** It is likely, of course.

**Ms. Cahill:** Yes.

**Senator Davey:** That does not mean it is necessarily going to be a good thing for the country, surely.

**Ms. Cahill:** We want to ensure that the clause—

**Senator Davey:** Sometimes government legislation does not always work out positively for the people concerned.

**Senator Stewart:** We are only talking about the past, now!

**Senator Davey:** Certainly that is true in the past, but it may be true in the future, as well.

**Ms. Cahill:** What we would like to see, as we have stated here, is that the points we consider to be of tremendous importance, those that will have the greater impact and the most negative impact, are addressed and redressed.

**Senator Davey:** Yes. I am not trying to put you on the spot. I agree with most of the concerns you express, but I wonder

[Traduction]

**Mme Cahill:** Eh bien, le Canada est un pays très urbanisé, et je ne sais pas précisément quelle est la répartition en ce qui a trait . . .

**Un témoin:** Elle est de 70 contre 30.

**Mme Cahill:** 70 contre 30? Est-ce 70 pour les régions urbaines?

**Le sénateur Davey:** Vous laissez entendre que seuls les citoyens habitant les régions rurales et les régions éloignées subiront les conséquences fâcheuses de la déréglementation. Vous pensez que la déréglementation est une bonne chose pour les villes. Est-ce là votre point de vue—car je ne crois pas que ce le soit.

**Mme Cahill:** Il existe certains problèmes, cela est certain.

**Le sénateur Davey:** Voici mes commentaires sur le document, monsieur le Président; vous dites à la page 1 que (Traduction) «le mémoire présenté au Sénat par Transport 2000 ne vise pas à mettre en cause le bien-fondé inhérent de la déréglementation», puis vous présentez un document qui à mon sens, d’une manière tant spécifique que générale, met en doute le bien-fondé inhérent de la déréglementation. Je vous en félicite, mais mon but n’est pas de vous coincer ou de vous mettre dans l’embarras. Je crois que vous êtes fondamentalement sceptiques quant au bien-fondé de la déréglementation. Je le suis aussi, et je crois que vous l’êtes, mais pour une raison quelconque vous . . .

**Mme Cahill:** Nous tenons pour acquise l’adoption des projets de loi C-18 et C-19, aussi voulons-nous être certains . . .

**Le sénateur Davey:** Vous ne la tenez pas pour acquise.

**Mme Cahill:** Nous tenons pour acquise leur adoption probable.

**Le sénateur Davey:** Bien sûr, leur adoption est vraisemblable.

**Mme Cahill:** En effet.

**Le sénateur Davey:** Cela ne veut pas dire que ce sera nécessairement une bonne chose pour le pays, à coup sûr.

**Mme Cahill:** Nous voulons nous assurer que cette disposition . . .

**Le sénateur Davey:** Parfois, les lois proposées par le gouvernement ne donnent pas des résultats positifs pour les personnes concernées.

**Le sénateur Stewart:** Nous parlons seulement du passé, en ce moment!

**Le sénateur Davey:** C’est certainement vrai pour ce qui concerne le passé, mais cela pourrait tout aussi bien être vrai pour l’avenir.

**Mme Cahill:** Ce que nous souhaitons, comme nous l’avons déclaré ici, c’est que l’on revoie les dispositions qui pour nous revêtent une extrême importance, celles qui auront les plus grandes répercussions et les répercussions les plus défavorables, et que l’on y remédie.

**Le sénateur Davey:** Oui. Je ne suis pas en train d’essayer de vous embarrasser. Je partage bon nombre des réserves que



[Text]

why you are hesitant to say that it is really not very good legislation, period.

**Ms. Cahill:** Yes. Senator Davey, at this point I am the past president, so that is probably why I am hesitant to answer your question.

**Senator Davey:** Okay.

**Ms. Cahill:** If I were the president, I would definitely state differently.

**Senator Davey:** Well, I wish you were the president.

**Ms. Cahill:** I am sorry that our president could not be here.

**Senator Davey:** Yes. I am not trying to put you on the spot; it just seems to me you have a pretty broad range of criticisms. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Bosa.

**Senator Bosa:** One short question, Mr. Chairman. With regard to your amendment to clause 113, the board disallows non-compensatory rates, do you not believe that such rates might be useful in helping small businesses to get their business started and establish a market?

**Ms. Cahill:** I honestly cannot see how below-cost rates could be offered to small businesses. The better rates are going to be offered to the better negotiators, the one with the larger clout, the one capable of negotiating the better contracts. It is very hard to believe that below-cost tariffs or rates could be offered to small shippers.

**Senator Bosa:** It is just a perception, is it not? This is your perception that this is what is going to happen.

**Ms. Cahill:** I think it is pretty well a fundamental of business.

**Senator Bosa:** Does it not make sense that if we wanted to get a small business started, they should be given some sort of hand at the beginning?

**Ms. Cahill:** What are you suggesting—that Bill C-18 should have a clause that non-compensatory rates are offered only to small businesses?

**Senator Bosa:** No, only at the beginning. After they are established, they will be charged a regular rate.

**Ms. Cahill:** That would mean a fundamental change even further than we anticipate because the fundamental principle of Bill C-18 is competition and a free marketplace, so you would be determining ahead of time how much a company can charge and that they would have to charge below-cost rates to small businesses.

**Senator Bosa:** At the stage of infancy.

**Ms. Cahill:** It sounds good, but I do not know how it could be operated.

**Senator Bosa:** Okay.

[Traduction]

vous avez exprimées, mais je me demande pourquoi vous hésitez à dire carrément que ce n'est pas un très bon projet de loi.

**Mme Cahill:** Oui. Sénateur Davey, je suis maintenant l'ancienne présidente, et c'est probablement ce qui explique que j'hésite à répondre à votre question.

**Le sénateur Davey:** Très bien.

**Mme Cahill:** Si j'étais présidente, je ne m'exprimerais certainement pas de la même manière.

**Le sénateur Davey:** Eh bien, j'aimerais que vous soyez présidente.

**Mme Cahill:** Je regrette que notre président n'ait pu être présent.

**Le sénateur Davey:** Oui. Je n'essaie pas de vous mettre dans l'embarras; tout simplement, il me semble que vous avez exprimé un bon nombre de critiques. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Bosa.

**Le sénateur Bosa:** Une petite question, monsieur le président. En ce qui concerne la modification que vous proposez à l'article 113, la commission refuse les prix non compensatoires, ne croyez-vous pas que de tels prix pourraient contribuer à aider le démarrage des petites entreprises et leur faciliter l'établissement d'un marché?

**Mme Cahill:** Franchement, je ne vois pas comment on pourrait offrir aux petites entreprises des prix inférieurs au coût. Les meilleurs prix seront offerts aux entreprises les mieux placées pour la négociation, à celles qui ont le plus d'influence, qui sont capables d'obtenir les meilleurs contrats. Il est très difficile de croire que des tarifs ou des prix inférieurs au coût pourraient être consentis aux petits expéditeurs.

**Le sénateur Bosa:** C'est simplement une impression, n'est-ce pas? C'est ce que vous pensez qui va se produire.

**Mme Cahill:** Je crois qu'il s'agit là d'un principe fondamental en affaires.

**Le sénateur Bosa:** Logiquement, si nous voulons favoriser la mise sur pied d'une petite entreprise, ne conviendrait-il pas de lui donner un coup de main au départ?

**Mme Cahill:** Que voulez-vous dire au juste—que le projet de loi C-18 devrait comporter une disposition selon laquelle les prix non compensatoires ne seraient offerts qu'aux petites entreprises?

**Le sénateur Bosa:** Non, seulement au départ. Après leur mise sur pied, elles auront à payer le prix normal.

**Mme Cahill:** Cela serait un changement radical, qui irait même plus loin que ce que nous prévoyons, puisque le projet de loi C-18 est fondé sur la concurrence et le principe de l'économie libérale. Ainsi, vous détermineriez à l'avance le prix qu'une société peut demander, et elles auraient à demander des prix inférieurs au coût aux petites entreprises.

**Le sénateur Bosa:** Au tout début.

**Mme Cahill:** Cela semble une bonne chose, mais je ne vois pas comment cela pourrait fonctionner.

**Le sénateur Bosa:** D'accord.

[Text]

**Ms. Cahill:** I think the greater protection for the small businessman is to make sure there are no compensatory rates allowed.

**The Chairman:** Senator Adams.

**Senator Adams:** Yes, Mr. Chairman, just a short question. How much influence do you have, especially with city council, who make decisions how Ottawa should be developed? You are talking about transportation and airports. I think you mention in your brief that with some of the places not any farther than 225 kilometres and somewhere around 25,000 population . . . Are you talking about just Ontario, or across Canada?

**Ms. Cahill:** Across Canada.

**Senator Adams:** Do you know now how far some of the people travel to get into the airport . . . how far to get into terminals . . . to travel to go to holidays in another city? Do you have any ideas on how many people travel more than 225 kilometres from the city to other cities?

**Ms. Cahill:** The under-25,000 population and 225 kilometres were arrived at so it would cover only small municipalities that are not close to a major airport. By that I mean, let us say, Kanata and Ottawa as an example.

**Senator Adams:** Are you concerned about guys travelling by car, or travelling by rail to get to the connection at the airport?

**Mr. Howe:** Do you want me to answer that?

**Ms. Cahill:** Please. Mr. Howe will answer.

**Mr. Howe:** Each case has to be examined on an individual basis. It is difficult to make a blanket statement for all of the communities that fit the category of having a population of less than 25,000 and which are located 225 kilometres away from the nearest major airport. You have to take into consideration the amount of intercity traffic generated by the small municipalities, which will depend on the amount of business activity, for example, that takes place in these centres. You also have to consider the adequacy of existing surface transportation links as a viable transportation alternative for the residents of these communities.

Our bottom-line concern is that in centres of this size, and they do make up a good proportion of the Canadian landscape, residents as well as business travellers have the option of scheduled airline access when it is needed on a short-term basis, to respond to emergency situations or for business travel purposes.

**Senator Adams:** You say you have 1,200 members now. Is this mostly in Ontario, or are you getting bigger membership every year from across Canada?

**Mr. Howe:** To the best of my knowledge, the membership is somewhat concentrated in Ontario. It reflects the demographics of the nation. Our strength or our presence on the munic-

[Traduction]

**Mme Cahill:** Je crois que les petites entreprises seraient mieux protégées si l'on veillait à ce qu'aucun prix compensatoire ne soit consenti.

**Le président:** Sénateur Adams.

**Le sénateur Adams:** Oui, monsieur le président, une question brève. Quelle influence avez-vous en particulier auprès du conseil municipal, qui prend les décisions en matière de développement d'Ottawa? Vous parlez de transport et d'aéroports. Je pense que vous mentionnez dans votre mémoire que pour certains endroits situés à 225 km ou moins et ayant une population d'environ 25 000 habitants . . . Parlez-vous uniquement de l'Ontario ou de tout le Canada?

**Mme Cahill:** De tout le Canada.

**Le sénateur Adams:** Connaissez-vous les distances que certaines personnes doivent parcourir pour se rendre à l'aéroport . . . pour se rendre à l'aérogare . . . pour prendre des vacances dans une autre ville? Avez-vous une idée du nombre de personnes qui parcourent plus de 225 km pour se rendre vers d'autres villes?

**Mme Cahill:** La notion des endroits ayant une population de moins de 25 000 habitants et situés à 225 km a été retenue de façon à ne représenter que les petites municipalités qui sont éloignées d'un grand aéroport. Je prendrais comme exemple Kanata par rapport à Ottawa.

**Le sénateur Adams:** Vous préoccupez-vous des personnes qui prennent la route ou le train pour assurer la correspondance avec l'aéroport?

**M. Howe:** Voulez-vous que je réponde à cette question?

**Mme Cahill:** S'il-vous-plaît. Monsieur Howe répondra à cette question.

**M. Howe:** Chaque situation est un cas d'espèce. Il est difficile de faire une déclaration générale applicable à toutes les collectivités qui entrent dans la catégorie des endroits ayant une population de moins de 25 000 habitants et situés à 225 km du gros aéroport le plus rapproché. Il faut tenir compte de l'intensité du trafic intercités créé par les petites municipalités, qui dépend du niveau d'activité commerciale, par exemple, qui a cours dans ces centres. Il faut également déterminer si les voies existantes de transport en surface représentent une solution de transport adéquate et viable pour les habitants de ces collectivités.

Notre préoccupation majeure est la suivante: nous assurer que dans les centres de cette dimension, et ils représentent une bonne proportion du paysage canadien, les habitants et les voyageurs d'affaires aient la possibilité de choisir le transport aérien régulier lorsqu'ils en ont besoin à court terme, pour répondre à des situations d'urgence comme pour effectuer des voyages d'affaires.

**Le sénateur Adams:** Vous affirmez que vous représentez maintenant 1 200 membres. Proviennent-ils surtout de l'Ontario, ou augmentez-vous graduellement le nombre de vos membres chaque année à l'échelle du Canada?

**M. Howe:** À ma connaissance, les membres proviennent principalement de l'Ontario. Cette concentration reflète la répartition démographique de notre pays. Notre force ou notre



[Text]

ipal scene varies from municipality to municipality. It depends on the level of interest expressed in these communities about intercity transportation links and the resolve that exists within these municipal administrations to address these issues. We try our best, given our limited resources—and this is a big country—to respond to these expressions of concern by providing information services, and by assisting these communities in their interventions before the federal government or the provincial government, whatever the appropriate case is.

**Senator Adams:** Just one more question, Mr. Chairman. Since you have been established for 10 years now, do you get many complaints . . . to get into some kind of letter to some of the communities, cities, as to how many of the transportation owners, airline owners are instructed according to . . . ? In the United States in one year there were over 42,000 flight delays.

Living in the Northwest Territories, I find that prospective airlines are always nice to you and everything and they explain how they are going to run and what services they are going to provide. After they get the licence, though, they do not seem to care if they would be there tomorrow, as long as they get enough passengers and freight and everything. Do you receive many complaints of this nature?

**Mr. Howe:** What you describe represents one of our important functions. We do receive complaints from users of transportation services, whether they be airline customers or rail passengers. In these instances, we try to direct their complaints to the appropriate authorities for the maximum impact. If we notice that these complaints are very hard hitting and have a pattern of consistency to them, then we adopt an organizational strategy to deal with the issue to take it to a bigger level.

**Senator Adams:** If you report to any department, you get any feedback?

**Mr. Howe:** In the past, for the resolution for consumer disputes on transportation matters, the Canadian Transport Commission has been the primary venue, but it is not the only place. We intervene directly with the appropriate federal department or provincial department, if it is a situation involving a provincially regulated carrier. We certainly intervene directly with the carrier itself as a matter of routine.

I must say the level of consumer complaints with respect to air travel—and you referred to this—in this country has nowhere reached the volume being experienced south of the border. Dissatisfaction with commercial airline service is minuscule in this country compared with the experience in the United States, but there is some evidence to suggest that this may change as deregulation comes into effect and as airline service standards become less and less consistent.

**Senator Adams:** Thanks, Mr. Chairman.

[Traduction]

présence sur la scène municipale varie d'une municipalité à l'autre. Cela dépend du niveau d'intérêt manifesté par ces collectivités aux réseaux de transport intercités et de la détermination des conseils municipaux à l'égard de ces questions. Nous faisons notre possible, compte tenu de nos ressources limitées—et du fait que notre pays est immense—pour répondre à ces manifestations d'intérêt en fournissant des services d'information et en soutenant ces collectivités dans leurs interventions auprès du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial, selon le cas.

**Le sénateur Adams:** Une dernière question, monsieur le président. Puisque vous existez depuis déjà 10 ans maintenant, recevez-vous beaucoup de plaintes . . . destinées à être intégrées dans des lettres à des collectivités, des villes, relatives au nombre de propriétaires de moyens de transports ou de compagnies d'aviation qui ont pour instruction de . . . ? Aux États-Unis, il y a eu 42 000 vols retardés au cours d'une seule année.

Selon mon expérience dans les Territoires du Nord-Ouest, les compagnies d'aviation sont toujours attentives à vos besoins et à tout et expliquent comment elles fonctionneront et quels services elles offriront. Une fois la licence obtenue, cependant, elle ne semblent pas se préoccuper de savoir si elles seront là demain, pourvu qu'elles obtiennent suffisamment de passagers, de marchandises et de tout à transporter. Recevez-vous des plaintes de cette nature?

**M. Howe:** Ce que vous venez de décrire représente l'une de nos fonctions essentielles. Nous recevons des plaintes des utilisateurs des services de transport, qu'il s'agisse de clients des compagnies d'aviation ou de passagers du transport ferroviaire. En pareil cas, nous tentons d'acheminer leurs plaintes vers les autorités appropriées, de façon à leur donner le plus de force possible. Si nous nous apercevons que ces plaintes sont graves et qu'elles se reproduisent de façon constante, nous adoptons une stratégie d'ensemble pour traiter de la question et la porter devant une instance supérieure.

**Le sénateur Adams:** Lorsque vous présentez des rapports à des ministères, obtenez-vous des réactions?

**M. Howe:** Pour trancher des différends soulevés par des consommateurs sur des questions de transport, nous nous sommes souvent adressés à la Commission canadienne des transports; mais ce n'est pas le seul endroit. Nous intervenons directement auprès du ministère fédéral approprié, ou encore auprès du ministère provincial visé s'il s'agit d'un transporteur réglementé par une province. Nous intervenons systématiquement auprès du transporteur lui-même.

Je dois dire que le niveau de plaintes des consommateurs à l'égard du transport aérien—et vous y avez fait allusion—dans notre pays est loin d'avoir atteint le volume qui a cours au sud de la frontière. Le degré d'insatisfaction à l'égard du service de transport aérien dans notre pays est infime en comparaison de celui que connaissent les États-Unis, mais des indices portent à croire que cela peut changer au fur et à mesure de l'entrée en vigueur de la déréglementation et de l'effritement des normes en matière de service aérien.

**Le sénateur Adams:** Merci, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** Are there other questions?

**Senator Bosa:** When someone turns to you with a complaint or a question, is the service rendered free?

**Mr. Howe:** It is rendered free. I would want to stress that we are a non-profit, non-partisan organization. This is enshrined in our mandate and in our letters of incorporation. This is a service we provide free of charge to consumers. We perform this service to the best of our ability, given the fact that we have to deal with a huge country and a huge transportation system. It is difficult for us to be everywhere at the same time.

I did want to go back if I could and address Senator Davey's concern about the constituency of vulnerable consumers, whom we purport to represent. It is interesting to note that in the past we have actually attempted to quantify the number. It has always been a controversial exercise. When we actually present the number of Canadians whom we believe are negatively affected by transportation deregulation, it is like opening up a can of worms. Everybody has a different viewpoint on this matter. We were deliberately vague in order to avoid this kind of debate.

When you look at public opinion polls, there is evidence to suggest that growing numbers of Canadians are withdrawing their support for transportation deregulation and specifically for airline deregulation. That is the most visible item on the consumer agenda as the pitfalls of deregulation become more and more apparent. We have noticed a substantial increase in the reporting of deficiencies and pitfalls in United States airline service that are receiving much attention in the Canadian media.

If my recollection serves me correctly, the majority of Canadians—and I would be talking about the 55% to 65% range—support the notion of deregulation, but as Canadians become more familiar with the implications of deregulation, this support may slip.

**Senator Davey:** Does your organization have a position on the privatization of Air Canada? Are you for it or against it?

**Mr. Howe:** It has been a tough one to deal with because Air Canada, virtually from the outset, has allowed the notion of sound business principles or commercial interests to subvert the public policy goals of the national airline.

You can go back to 1937 and find cases where the idea of sound business principles were always favoured. As a result, the airline has never realized its full potential as a policy of national interest. For practical purposes it has been operating at arm's length from government. When we have a situation where the federal government has deregulated the airline industry, the continuation of a state-owned carrier looks rather obsolete.

[Traduction]

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Bosa:** Lorsque quelqu'un s'adresse à vous pour présenter une plainte ou une question, lui rendez-vous le service gratuitement?

**M. Howe:** Le service est fourni gratuitement. J'aimerais souligner que nous sommes un organisme sans but lucratif et sans parti pris. Cela est inscrit dans notre mandat et nos statuts constitutifs. C'est un service que nous rendons gratuitement aux consommateurs. Nous rendons ce service au meilleur de notre connaissance, compte tenu de l'immensité de notre pays et de son système de transport. Il nous est difficile d'être partout au même moment.

Si cela était possible, j'aimerais revenir sur la préoccupation manifestée par le sénateur Davey au sujet de la population des consommateurs vulnérables que nous prétendons représenter. Il est intéressant de noter que par le passé, nous avons tenté d'en établir le nombre. C'est toujours un exercice qui soulève la controverse. Avancer le nombre de Canadiens touchés négativement par la déréglementation du transport, c'est comme donner dans un guépier. Chaque personne a un point de vue distinct sur cette question. Nous nous sommes délibérément limités à des généralités à cet égard afin d'éviter cette sorte de débat.

Lorsque nous étudions les sondages d'opinion, des indices nous permettent de croire qu'un nombre croissant de Canadiens retirent l'appui qu'ils donnaient à la déréglementation, en particulier à la déréglementation du transport aérien. C'est là le point le plus manifeste des souhaits des consommateurs au fur et à mesure de la mise en œuvre de la déréglementation. Nous avons remarqué une augmentation importante des reportages sur les faiblesses et les embûches du service de transport aérien des États-Unis auxquels les médias canadiens ont accordé beaucoup d'attention.

Si je me souviens bien, la majorité des Canadiens—et cela se situe aux alentours de 55 p. 100 à 65 p. 100—appuient le principe de la déréglementation; mais lorsque les Canadiens se rendront compte des implications de la déréglementation, il est possible que cet appui s'amenuise.

**Le sénateur Davey:** Votre organisme a-t-il une position sur la question de la privatisation d'Air Canada? Êtes-vous pour ou contre la privatisation?

**M. Howe:** C'est une question difficile à trancher puisque, presque dès le début, Air Canada a laissé la notion des bons principes d'affaires ou des intérêts commerciaux vicier les buts de politique publique que devait viser la compagnie d'aviation nationale.

Vous pouvez remonter jusqu'à 1937 et trouver des exemples où la notion des bons principes d'affaires a toujours prévalu. La compagnie d'aviation n'a donc jamais réalisé tout son potentiel en matière de politique d'intérêt national. À toutes fins pratiques, elle a toujours fonctionné à distance du gouvernement. À une époque où le gouvernement fédéral procède à la déréglementation de l'industrie du transport aérien, il paraît plutôt démodé de vouloir maintenir le statut de société d'État d'un transporteur aérien.



[Text]

We regret that Ottawa is moving to where it will have only a very small window in the structuring and delivery of airline transportation services. We feel there is still a public policy role for airlines and airline policy in a country as large as this one.

Air Canada seems to have crossed the threshold long ago. As I alluded to earlier, we have an operating environment where the government has literally painted Air Canada into a corner. The only choice presented to decision makers is the choice to privatize. It now becomes a question of how much to privatize.

**Senator Davey:** Is there not a choice of not privatizing?

**Mr. Howe:** There is, but—

**Ms. Cahill:** The government would have to be willing to commit the necessary funds.

**Senator Davey:** I know some people who are opposed to privatization.

**Ms. Cahill:** I think most Canadians would prefer Air Canada to continue as it is.

**Senator Davey:** So do I.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, with what we have just been told about the nature of Air Canada's operation and if what we have been told about the new deregulated environment is reasonably accurate, we would be clinging to Air Canada simply for sentimental reasons. It might as well be privatized and have that off the taxpayers' shoulders re capitalization.

**Mr. Howe:** For our organization the more important questions revolve around the themes and messages contained in the governing regulation. The ownership of the airline has become a subsidiary issue. It is not our choosing, but when one looks at the evolution of the airline from 1937, the idea the airline had a genuine public policy role faded very quickly. I say this with regret.

**Senator Davey:** I do not agree with your premise, but I understand what you are saying. I think it was a fairly significant public policy role in this country over the years. I worry about privatization because I think that role will completely disappear. You think it already has. I do not want to argue, but—

**Ms. Cahill:** This is my own personal interpretation. After we allow the sale of Air Canada, if the new environment in transport does work out completely as it was planned and in 15 or 20 years from now we have to start again, it will have been a very costly experience.

**Senator Davey:** I agree.

**Ms. Cahill:** Thank you very much for having us and listening to us.

[Traduction]

Nous regrettons qu'Ottawa prenne des mesures qui ne lui laisseront qu'une petite ouverture sur l'organisation et la fourniture de services de transport aérien. Nous croyons que les compagnies d'aviation et la politique relative à l'aviation ont toujours un rôle à jouer en matière de politique publique dans un pays immense comme le nôtre.

Air Canada semble avoir franchi ce seuil il y a déjà bien longtemps. Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous sommes en présence d'une situation où le gouvernement a littéralement mis Air Canada au pied du mur. Le seul choix qui s'offre aux dirigeants est celui de privatiser. La question ne porte plus que sur l'étendu de la privatisation.

**Le sénateur Davey:** N'y a-t-il pas également le choix de ne pas privatiser?

**M. Howe:** Ce choix existe, mais—

**Mme Cahill:** Il faudrait que le gouvernement soit prêt à engager les fonds nécessaires.

**Le sénateur Davey:** Je connais des personnes qui s'opposent à la privatisation.

**Mme Cahill:** Je pense que la plupart des Canadiens souhaiteraient voir Air Canada continuer comme avant.

**Le sénateur Davey:** Moi aussi.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, compte tenu de ce que nous venons d'entendre sur la nature de l'exploitation d'Air Canada, et si ce que nous venons d'apprendre sur le nouvel environnement de la déréglementation est exact, il semblerait que notre attachement à Air Canada ne serait fondé que sur des motifs sentimentaux. Il vaudrait pratiquement mieux privatiser cette entreprise et soulager les contribuables du fardeau de la capitalisation.

**M. Howe:** Pour notre organisme, les questions les plus importantes tournent autour des thèmes et des messages contenus dans la réglementation de base. La propriété de la compagnie d'aviation est devenue une question secondaire. Nous n'avons pas le choix, mais lorsque nous étudions l'évolution de la compagnie d'aviation à partir de 1937, nous nous apercevons que l'idée selon laquelle la compagnie d'aviation avait un vrai rôle à jouer en matière de politique publique s'est évanouie très rapidement. C'est une constatation que je fais à regret.

**Le sénateur Davey:** Je ne suis pas d'accord avec votre prémisses, mais je comprends ce que vous êtes en train de dire. Je crois qu'elle a joué un rôle relativement important au regard de l'intérêt public dans notre pays au fil des ans. La privatisation m'inquiète parce que je pense que ce rôle sera complètement supprimé. Vous pensez qu'il n'existe plus. Je ne veux pas lancer un débat, mais —

**Mme Cahill:** C'est la façon dont je vois les choses. Une fois que nous aurons permis la vente d'Air Canada, si le nouveau régime en matière de transports ne donne pas exactement les résultats prévus et que dans 15 ou 20 ans il faille tout recommencer, cela aura été une expérience très coûteuse.

**Le sénateur Davey:** J'en conviens.

**Mme Cahill:** Merci beaucoup de nous avoir accueilli et de nous avoir écouté.

[Text]

**The Chairman:** Thank you. The pleasure is ours.

#### AFTERNOON SITTING

**The Chairman:** Order please. Our first group of witnesses this afternoon is Wabush Mines/Pickands Mather Co.; Mr. Frank H. Carter, general solicitor, and Mr. J.F. Howard of the legal firm of Blake, Cassels & Graydon. Gentlemen.

**Mr. Frank H. Carter (General Solicitor, Wabush Mines/Pickands Mather Co.):** Mr. Chairman, by way of further introduction, I am a full-time employee and officer of Pickands Mather Co., the managing agent of Wabush Mines. With me is Mr. J.F. Howard, as counsel.

We intend to be brief in our opening remarks as we feel that the issue is well before you, Mr. Chairman. I believe you have received our brief. This morning you have heard from our competitor, the Iron Ore Company of Canada.

It will be seen therefore that in general we support Bill C-18. Our specific area of interest is with regard to clauses 48 to 57, which deal with the final-offer arbitration provisions. These sections give to Wabush Mines, a captive shipper of QNSLR, an opportunity to challenge the tariff with a fair chance of success.

This is an opportunity we do not have under the present legislation. The amendment proposed by IOC, which was presented to you this morning, would in effect deny us the opportunity and would provide special treatment for one railway—the QNSLR.

This, we submit, Mr. Chairman, is unfair, and it is why we are here. In fact, if IOC had not made its representation, we would not be here at all. In all respects we are in favour of the bill as is.

Mr. Nickels was quite right this morning when he said the iron ore industry is in poor shape. Without dwelling on it further, in recent years my company has been involved in two mine closures—the Hilton Mines in the Ottawa Valley near Shawville, and the Griffith Mine, near Red Lake in northwestern Ontario. The industry is indeed going through a rationalization period, and we too would like to be survivors.

The QNSLR tariff is one of Wabush Mines' single items of cost. Quite frankly, we feel we have done our homework and we feel it is about \$2 too high. We would like to test it by utilizing the final-offer arbitration procedures that would be available in this new bill.

As I said before, you have had our brief; the brief has been submitted to the committee. We do not intend to read it. However, there are some points we would like to bring to your attention. I would like to ask Mr. Howard if he would do so. Mr. Howard.

**Mr. J.F. Howard, Q.C. (Blake, Cassels & Graydon, Counsel to Wabush Mines):** Gentlemen, I am embarrassed to say there are two errors, which we would like to correct.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup. Nous l'avons fait avec plaisir.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** La séance est ouverte. Notre premier groupe de témoins, cet après-midi, comprend les représentants de Wabush Mines/Pickands Mather Co.; M. Frank H. Carter, avocat et M. J.F. Howard du cabinet d'avocats Blake, Cassels et Graydon. Messieurs, vous avez la parole.

**M. Frank H. Carter (avocat général, Wabush Mines/Pickands Mather Co.):** Monsieur le président, je suis un employé permanent de Pickands Mather Co; l'organisme de direction de Wabush Mines. À mes côtés se trouve M. J.F. Howard, avocat.

Notre introduction sera brève, car la question vous a déjà été fort bien exposée, à notre avis. Vous avez, je crois, reçu notre mémoire. Vous avez entendu ce matin notre concurrent, la Iron Ore Company of Canada.

De façon générale, on peut voir que nous appuyons le projet de loi C-18. Nous nous intéressons plus particulièrement aux dispositions 48 à 57, qui traitent du recours à l'arbitrage. Ces articles donnent à Wabush Mines, qui est tributaire de la QNSLR, l'occasion de remettre en question le tarif avec une bonne chance de réussir.

C'est une possibilité qui ne nous est pas offerte par la loi actuelle. La modification que vous a proposée la IOC ce matin, nous priverait effectivement de cette occasion, accordant un traitement de faveur à une compagnie ferroviaire, la QNSLR.

Nous prétendons que cela est injuste et c'est la raison de notre présence ici. Au fait, si la IOC n'avait pas entrepris ses démarches, nous ne serions pas venus du tout. À tous égards, nous sommes en faveur du projet de loi dans sa forme actuelle.

M. Nickels avait raison de dire ce matin que l'industrie du minerai de fer est en mauvaise posture. Sans plus nous attarder sur ce point, je dois dire que ma compagnie a, au cours des récentes années, été mêlée à deux fermetures de mines—celle de Hilton Mines dans la vallée de l'Outaouais près de Shawville et celle de la Griffith Mine, près de Red Lake, dans le nord-ouest de l'Ontario. L'industrie traverse en effet une période de rationalisation et nous aimerions bien compter parmi les survivants.

Le tarif de la QNSLR constitue pour Wabush Mines, le plus gros élément de coût. Nous trouvons franchement que nous avons bien étudié la question et que ce tarif est de 2 \$ trop élevé. C'est pourquoi nous aimerions, à l'appui de vos dires, pouvoir recourir à la procédure d'arbitrage qui est prévue dans ce nouveau projet de loi.

Vous avez, je l'ai dit tantôt, reçu notre mémoire. Nous n'avons pas l'intention d'en donner lecture. Toutefois, il y a quelques points que nous voudrions vous signaler. M. Howard, voulez-vous vous en charger.

**M. J. F. Howard, c.r. (Blake, Cassels et Graydon, avocat de Wabush Mines):** Messieurs, je suis gêné de dire qu'il y a deux erreurs que nous aimerions voir corriger.



## [Text]

The first is a typographical error on page four, which is due to the hurry to get it here on Friday. The figure "248 miles" in the second last paragraph should be "218 miles".

The other error is just a plain error. On page six, we refer to paragraphs 51.(2)(a) to (f). It should be simply subclause 51.(2) because we found out rather late that the paragraphs had been taken out of the bill as enacted in the House. These paragraphs listed the matters the arbitrator considers to be relevant.

Those factors have been removed, I presume on the basis that it might have restricted the arbitrator. What the arbitrator now must consider is anything he considers to be relevant.

Having made those embarrassing corrections, I have four points I would like to bring to your attention. The first of those you may regard as a lawyer's flyspecking. Mr. Nickels said this morning that the proposed amendments would only affect Iron Ore traffic. At least to me it is not entirely clear this is the result. If one looks at the suggested addition to the exclusion from final-offer arbitration, it is not at all clear it is not excluded for the carriage of all goods by a railway where there are the two shippers and the one owner.

If you look at the second proposed amendment, which would require one shipper who has 15% of the revenues, it is not at all clear in the proposed amendment that the one shipper is the shipper who has the dispute. At the very least it that should be "such shipper". The way it is written one shipper could have 15% of the revenue and the other 85% be spread among many shippers and still each one would have to go to public interest. That may be a lawyer's flyspeck, but if the amendments are made as suggested and restricted to iron ore traffic, it is clear this will be a one-shipper amendment, namely Wabush Mines.

There are three points on the merits that I would like to bring to your attention. The first is that it is difficult for us to understand why IOC fears final-offer arbitration. IOC may not be a party to such things, but it is the 100% owner of the railway that is the party. I suggest their interests will be very well represented by the railway. We do not take the position that costs should not be considered. It seems to me they are saying to you the arbitrator is bound to be unfair or the QNSLR is going to propose something unrealistic, which will not be accepted by an arbitrator.

As we point out in our brief, it is clear in our view that the matter will probably never go to final-offer arbitration. It is an opportunity to test the rate. IOC states that Wabush would have a position that IOC does not have. IOC is the 100% owner of the railway and it is also a shipper like any other. There would be nothing to prohibit it from going to final-offer arbitration if it chose. Frankly, I think I would rather be a 100% owner of the railway.

## [Traduction]

La première est une erreur typographique à la page 4, qui s'explique par notre hâte de vous remettre le mémoire vendredi. Le chiffre de «248 milles» qui figure à l'avant-dernier paragraphe devrait se lire «218 milles».

L'autre erreur se trouve à la page 6 où nous nous référons aux alinéas 51.(2)a) à f). Il faudrait lire tout simplement paragraphe 51.(2), car nous avons constaté un peu tard que les alinéas avaient été supprimés du projet de loi rédigé par la Chambre. Ces alinéas donnaient la liste des questions que l'arbitre pouvait juger pertinentes.

Ces suppressions ont été faites je crois, pour ne pas restreindre le champ d'action de l'arbitre. Désormais, l'arbitre peut considérer toute questions qui lui semble pertinente.

Ces deux corrections apportées, il y a quatre points que j'aimerais vous signaler. Le premier est en somme une argutie d'avocats. M. Nickels a dit ce matin que les modifications proposées ne toucheraient que les expéditions d'Iron Ore. Je ne vois pas très bien pour ma part qu'il en soit ainsi. Si l'on considère la disposition qu'on propose d'ajouter à l'abandon de l'arbitrage au regard de la dernière offre, on ne voit pas clairement si cette exclusion s'applique à toutes les expéditions ferroviaire là où il y a deux expéditeurs et un seul propriétaire.

Au sujet de la seconde modification proposée, qui exigerait qu'un expéditeur détienne 15 p. 100 des recettes, il n'est pas tellement clair que cet expéditeur soit vraiment celui qui est partie au différend. On aurait pu au moins stipuler qu'il s'agissait d'un «tel expéditeur». De la façon dont l'amendement est rédigé, un expéditeur pourrait détenir 15 p. 100 des recettes et les 85 p. 100 restants pourraient être répartis entre plusieurs expéditeurs dont chacun pourrait encore invoquer l'intérêt public. Il s'agit peut-être d'un petit point de droit, mais si les modifications sont faites comme on le suggère et qu'elles se limitent aux expéditions de minerai de fer, il est clair que la modification touchera un seul expéditeur, en l'occurrence Wabush Mines.

Il y a au sujet de bien fondé, trois points que je voudrais vous signaler. Premièrement, il nous est difficile de comprendre pourquoi l'IOC craint l'arbitrage à l'égard de la dernière offre. L'IOC n'est peut-être pas partie à cet arbitrage, mais elle n'en est pas moins propriétaire à 100 p. 100 du chemin de fer qui, lui, est partie. À mon avis, ses intérêts seront très bien représentés par le chemin de fer. Nous ne prétendons pas que les frais ne devraient pas être pris en considération. La société ferroviaire semble vous dire que l'arbitre sera inévitablement injuste ou que la QNSLR fera des propositions irréalistes qui ne seront pas acceptées par un arbitre.

Comme nous le faisons remarquer dans notre mémoire, il nous semble clair que la question n'ira probablement jamais jusqu'à l'arbitrage à l'égard de la dernière offre. C'est une occasion de mettre le tarif à l'épreuve. L'IOC déclare que Wabush se trouverait dans une position dont l'IOC ne jouit pas. L'IOC est propriétaire à 100 p. 100 du chemin de fer et c'est de plus un expéditeur au même titre que tous les autres. Rien ne l'empêche de recourir à cet arbitrage si elle le désire. Franchement, je préférerais pour ma part être propriétaire à 100 p. 100 du chemin de fer.

[Text]

Our position is clear. The QNSLR is entitled to costs, return on capital, maintenance costs and a fair profit. No suggested rate could be supported without meeting those objectives. As Mr. Carter said, we believe we are \$2 wrong. If that is incorrect we will know soon enough.

The second point on the merits is the suggestion that Wabush must go to public-interest investigation before it can have its rates reviewed. From bitter experience beginning back in the 1960s, we know how difficult it is. If you have studied what has happened under the National Transportation Act, section 23, you will realize it can be a pretty difficult row to hoe. It means we must show that the economic viability of Wabush Mines is at risk from transport costs alone, before we get a rate review.

We ask you gentlemen why Wabush Mines, which is 42% Canadian owned and now has over 56% Canadian take from the mine, as well as contributions to its cost, should be the only shipper in Canada who must show the public interest is directly involved before we have any bargaining position with respect to our railway rates. It surely would be unique. Whatever the history is of how this happened and how the amendments did not get into the bill that went to the House, the Minister, his staff and the Commons committee who had the same presentation as you did this morning decided not to make a one-shipper exemption. We urge you to come to the same conclusion.

Thank you. If there are any questions, we would be glad to try to answer them.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Did your company seek the inclusion of the final-offer arbitration provision in this bill when the bill was being drafted?

**Mr. Howard:** No, sir.

**Senator Stewart:** When did you discover the bill might have implications for your company?

**Mr. Howard:** When we learned that the QNSLR and IOC had filed a brief before the House committee. We turned up there on April 2 and made essentially the arguments we are making here today.

**Senator Stewart:** You are arguing that that Bill C-18 would have the effect of improving the situation of your company.

**Mr. Howard:** Indeed, yes, sir. What has happened up until now, as we point out in the brief, is that the rate-review mechanism in the current act for a captive shipper is not appropriate for Wabush Lake, because the costing formula requires 30,000 pound carloads. That was hooked into trucking at the time it was put in. Indeed, what was available to us was public interest. As I have indicated, we tried public interest once when we were trying to get compulsory running rates, and we were told, oh, this is just a fight between two mines. So we

[Traduction]

Notre position est nette. La QNSLR a le droit de rentrer dans ses frais, d'obtenir un rendement sur son capital, de couvrir ses frais d'entretien et de réaliser un profit raisonnable. Aucun des taux suggérés ne saurait être appuyé sans qu'il soit subordonné à ces objectifs. Comme l'a dit M. Carter, nous croyons qu'il y a une erreur de 2 \$. Si cela n'est pas le cas, nous le saurons assez tôt.

Le deuxième point au sujet du bien-fondé est la proposition que l'on a faite voulant que Wabush doive se soumettre à une enquête sur l'intérêt public avant de faire réviser ses tarifs. Fort d'une cuisante expérience qui a commencé dès les années 1960, nous savons jusqu'à quel point cela est difficile. Si vous avez analysé ce qui s'est produit sous le régime de Loi nationale sur les transports, article 23, vous verrez que la route est hérissée de difficultés. Il nous faut démontrer que la viabilité économique de Wabush Mines est en péril en raison seulement des frais de transport, avant d'obtenir une révision du tarif.

Nous vous demandons en somme pourquoi Wabush Mines, qui est propriété canadienne à 42 p. 100 et qui tire plus de 56 p. 100 de ses revenus de la mine et contribue à ses frais, devrait être le seul expéditeur qui, au Canada, est obligé de montrer que l'intérêt public est en jeu avant de pouvoir négocier son tarif ferroviaire. Ce serait là un cas unique. Quel que soit la séquence des événements et la raison pour laquelle les modifications n'ont pas été incorporées au projet de loi qui a été présenté à la Chambre, le ministre, son personnel et le comité de la Chambre des communes qui ont été saisis du même mémoire dont vous avez pris connaissance ce matin, ont décidé de ne pas accepter d'exemption pour un seul transporteur. Nous vous prions de prendre cette même décision.

Merci. Si vous avez des questions, nous serons heureux d'y répondre.

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Votre compagnie a-t-elle, lors de la rédaction du projet de loi, cherché à obtenir l'insertion d'une disposition d'arbitrage au sujet de l'offre définitive?

**M. Howard:** Non, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Quand avez-vous découvert que le projet de loi pourrait avoir certaines conséquences pour votre société?

**M. Howard:** Lorsque nous avons appris que la QNSLR et l'IOC avaient présenté un mémoire au Comité de la Chambre. Nous sommes venus ici le 2 avril pour présenter les arguments que nous avons renouvelés aujourd'hui.

**Le sénateur Stewart:** Vous prétendez que le projet de loi C-18 aurait pour effet d'améliorer la situation de votre société.

**M. Howard:** En effet. Ce qui s'est produit jusqu'ici, comme nous le signalons dans notre mémoire, c'est que le processus de révision des taux prévu dans la loi actuelle pour un expéditeur tributaire n'est pas approprié pour Wabush Lake, parce que la formule de frais exige des charges de 30 000 livres. Cette particularité a été liée au transport par camion au moment où elle a été insérée. En fait, ce dont nous pouvions disposer était l'intérêt public. Comme je l'ai signalé déjà, nous avons essayé à une reprise de recourir à l'intérêt public, lorsque nous tentions d'obtenir des taux obligatoires et l'on nous a répondu qu'il



[Text]

have not ever tried that one again. The one case I am aware of took six or seven years under section 23.

**Senator Stewart:** What is wrong with my conclusion that if this bill goes through as it now is, you will have been given an unsought windfall?

**Mr. Howard:** Well, sir, we did not seek to put it in the legislation. It is put in the legislation, as I understand it, to replace regulation of railway rates so that all shippers in Canada have an opportunity to get a fair rate. And that is all we are asking.

**Senator Stewart:** That raises the other main question. You put yourself on the same footing with other captive shippers. Now, what portion of the QNSLR line are we concerned with? Is it the portion from the Ross Bay junction down to the Arnaud junction?

**Mr. Howard:** Yes, sir.

**Senator Stewart:** Yes. When you located your mine at Wabush, you anticipated that you would be moving your ore over that portion of railway line. Is that correct?

**Mr. Howard:** Yes, sir, and originally we tried to get compulsory running rights for our two common carrier railways. Wabush Lake Railway is a common carrier under the federal act; so is Arnaud Railway. We tried to get compulsory running rights, as we pointed in the last paragraph of our brief, so we could be masters of our own destiny. That was turned down on the basis we had not shown . . . In fact, we developed an alternate line parallel to the QNSLR and said it was not in the public interest for us to build that, but we would rather do that than be a captive shipper and not having running rights. What the board of transport said at the time was, this is just a fight between mines; you have the right of review under the Railway Act, so look after yourselves that way.

**Senator Stewart:** In other words, they thought your situation under the old act was not too bad.

**Mr. Howard:** That is right. However, under the new act, with deregulation, if we do not have any means of review unless we show the public interest is affected, we will be the only shipper in Canada after deregulation that must show the public interest is involved before we can go to that review under final-offer arbitration. What puzzles us is, what is so wrong with that?

**Mr. Carter:** With regards to the windfall, Senator, we never really had any rights under the present act.

**Senator Stewart:** But you put yourselves in that situation.

[Traduction]

s'agissait que d'une lutte entre deux mines. Nous n'avons donc pas essayé d'utiliser cette méthode à nouveau. Le seul cas dont je me souviens a exigé six ou sept ans en vertu de l'article 23.

**Le sénateur Stewart:** Qu'est-ce qui cloche dans ma conclusion lorsque je dis que si ce projet de loi est adopté sous son libellé actuel, vous profiterez de retombées inattendues?

**M. Howard:** C'est-à-dire que, monsieur, nous n'avons pas essayé de l'intégrer dans la loi. Cette mesure a été intégrée dans la loi, si je comprends bien, pour remplacer la réglementation des taux ferroviaires de sorte que tous les expéditeurs du Canada aient l'occasion d'obtenir des taux raisonnables. Et c'est tout ce que nous demandons.

**Le sénateur Stewart:** Ce qui m'amène à l'autre question importante. Vous vous placez sur le même pied que les autres expéditeurs tributaires. Je voudrais savoir quelle partie de la QNSLR nous concerne en ce moment? Est-ce la section depuis la jonction de Ross Bay jusqu'à celle d'Arnaud?

**M. Howard:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Bon. Lorsque vous avez établi votre mine à Wabush, vous prévoyiez, n'est-ce pas, acheminer votre minerai par cette voie?

**M. Howard:** Oui, monsieur, et au début, nous avons essayé d'obtenir des droits de circulation obligatoires pour nos deux réseaux ferroviaires de transport public. Wabush Lake Railway est un transporteur public en vertu de la loi fédérale; de même que le chemin de fer Arnaud. Nous avons essayé d'obtenir des droits de circulation obligatoires, comme nous le mentionnons dans le dernier paragraphe de notre mémoire, pour être en quelque sorte maîtres de notre destinée. On nous a refusé ces droits parce que nous n'avions pas su démontrer . . . De fait, nous avons établi une autre ligne parallèle à celle de la QNSLR, déclarant que ce n'était pas pour nous dans l'intérêt public de la construire, mais que nous préférons agir ainsi plutôt que de demeurer expéditeur tributaire et ne jouir d'aucun droit de circulation. La Commission des transports a dit alors qu'il ne s'agissait que d'une lutte entre les mines; vous disposez d'un droit de révision en vertu de la Loi sur les chemins de fer, prévaliez-vous en.

**Le sénateur Stewart:** Bref, la Commission a estimé que votre situation en vertu de l'ancienne loi n'était pas tellement mauvaise.

**M. Howard:** C'est juste. Toutefois, en vertu de la nouvelle loi, et avec la déréglementation, si nous ne disposons pas d'un recours à la révision à moins de démontrer que cela est dans l'intérêt public, nous deviendrons les seuls expéditeurs au Canada qui, après la déréglementation, devront démontrer que l'intérêt public est en jeu avant d'obtenir cette révision lors de l'arbitrage de l'offre définitive. Nous essayons de voir en quoi cette situation est si mauvaise?

**M. Carter:** Au sujet des retombées inattendues, sénateur, nous n'avons jamais réellement eu de droits en vertu de la loi actuelle.

**Le sénateur Stewart:** Mais vous vous êtes placés dans cette situation.

[Text]

**Mr. Howard:** Well, sir, the Railway Act was also amended in 1967. When we started in the early 1960s, we went and got two common carrier railways declared for the general advantage of Canada, as is the QNSLR.

**Senator Stewart:** That would be the line from Wabush to Ross Bay.

**Mr. Howard:** Yes, and from Arnaud Junction to Pointe-Noir.

**Mr. Carter:** In the initial year, Senator, there was a rate reached by agreement between IOC and ourselves which was satisfactory at the time. We had no reason to complain against the rate at that time.

**Senator Stewart:** Then you say there was a change in the regime in 1967. How did that affect your company?

**Mr. Howard:** What it did, sir, was put in a rate regulation that was related to the variable cost of the movement, but the attention at that time was directed toward meeting the effective competition of truck carriers, and they were 30,000 pounds and the costing formula in the current act requires the movement to be costed at 30,000 pounds.

These heavy commodities obviously moved many more trains in the costing formula and there was never an effective low-value high-bulk commodity. That is true of potash and iron ore and everything else. You had to go and show the public interest was affected and people who tried that got nowhere, as I say.

**Senator Stewart:** Why did they get nowhere?

**Mr. Howard:** Because the test that gets applied—

**Senator Stewart:** Do you mean the public interest test?

**Mr. Howard:** Yes. The public interest, as you know, sir, is a difficult concept. What happened in those cases and what happened to us was: this is just a fight between mining companies, and if you cannot show us that this transportation cost affects your economic viability—the transportation costs alone—then public interest, go away and fight with your competitor. We have been gentlemanly about our discussions, but we have gotten nowhere.

**Senator Stewart:** I think that is all, Mr. Chairman.

**Mr. Howard:** Thank you.

**The Chairman:** Are there other questions? Senator Bosa.

**Senator Bosa:** Mr. Chairman, I am just looking at the rates and trying to figure out . . . on page 4, the number of miles you asked be amended from 248 to 218, you state that for the first 4 million tonnes, there is a charge of \$6.45, whereas the IOC from Labrador City to Sept-Îles, a distance of approximately 261 miles, the charge is \$6.95, which is 50¢ more. If I under-

[Traduction]

**M. Howard:** C'est-à-dire, monsieur, que la Loi sur les chemins de fer a été modifiée également en 1967. Lorsque nous avons commencé notre exploitation au début des années 60, nous avons réussi à faire déclarer deux réseaux ferroviaires de transport public comme étant à l'avantage général du Canada, et tel est le cas de la QNSLR.

**Le sénateur Stewart:** Ce serait la ligne qui relie Wabush à Ross Bay.

**M. Howard:** Oui, et la jonction Arnaud à Pointe-Noir.

**M. Carter:** Au cours de la première année, sénateur, le tarif a été fixé en vertu d'un accord conclu entre l'IOC et nous-mêmes, et il était satisfaisant alors. Nous n'avions aucune raison de nous plaindre à ce sujet.

**Le sénateur Stewart:** Puis vous dites qu'il s'est produit une modification du régime en 1967. De quelle façon cette modification a-t-elle affectée votre compagnie?

**M. Howard:** Le résultat, monsieur, a été la mise en place d'un tarif réglementé rattaché aux coûts variables, mais notre attention était alors dirigée sur la concurrence qu'il nous fallait soutenir de la part du transport par camion. Ils avaient droit à 30 000 livres et la formule d'établissement des coûts dans la loi actuelle exige que le coût du transport soit calculé sur 30 000 livres.

Ces marchandises lourdes ont manifestement rattaché un plus grand nombre de trains à la formule d'établissement des coûts, car il n'y a jamais eu réellement une marchandise en vrac de faible valeur. Ceci s'applique à la potasse, au minerai de fer et à tout le reste. Il nous fallait démontrer que l'intérêt public était en cause et ceux qui ont essayé de le faire n'y sont pas parvenus.

**Le sénateur Stewart:** Pourquoi?

**M. Howard:** Parce que le test utilisé . . .

**Le sénateur Stewart:** Vous entendez par là le test d'intérêt public?

**M. Howard:** Oui. L'intérêt public est, vous le savez monsieur, une notion compliquée. Ce qui arrive dans ces cas, et qui nous est arrivé, c'est qu'on a dit qu'il s'agissait simplement d'une bagarre entre sociétés minières et que si l'on ne pouvait pas démontrer que les frais de transport affectaient la survie économique—à l'exclusion de tout autre élément—alors on renverrait les concurrents dos à dos. Nous avons été polis dans nos discussions, mais nous n'avons rien obtenu.

**Le sénateur Stewart:** Ce sera tout je crois, monsieur le président.

**M. Howard:** Merci.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions? Sénateur Bosa.

**Le sénateur Bosa:** Monsieur le président, j'essaie de comprendre ce tarif . . . à la page 4, vous avez demandé de modifier le nombre de milles de 248 à 218, et vous déclarez que, les premiers 4 millions de tonnes sont frappés d'un droit de 6,45 \$, alors que l'IOC, de Labrador City à Sept-Îles, soit une distance d'environ 261 milles, paie 6,95 \$ soit 50 cents de plus.



[Text]

stand it correctly, you say it is costlier for you to ship the iron ore than it is for the IOC.

**Mr. Howard:** It is because of the sliding scale. It is not an easy mathematical thing to do, but you see, it is the first 4 million tonnes and then it goes down. Theirs is the first 8 million tonnes and then it goes down.

If you look at the shipments, the last few years we have never gotten past about 5.5 million tonnes, whereas their shipments run in the order of 13 to 14 million tonnes so effectively, our calculations say they get a much better deal per tonne/mile.

Some mention was made this morning about tonne/mile comparisons. It is very difficult. What QNSLR does for Wabush Mines is we take the train as a unit out to Ross Bay Junction. They hook on their engine and presumably a caboose, although I do not remember that, and take it down to Arnaud Junction and leave the train there. The train is loaded by us, moved by us to their junction. You cannot compare these rates to rates over an ordinary railway. It is a very complicated process getting a net cost and it depends upon your volume.

**Senator Bosa:** Are your competitors getting a little bit of a better break because of the longer distance?

**Mr. Howard:** I do not think it is a matter of distance, and obviously they know more about their costs than we do. Frankly, I do not understand the mathematics or the analysis and obviously, some day, if we go in and say our rates should be \$2 lower and somebody says it should be the same under final offer, they may well be right. We may well lose, but at least we have a shot at getting at how they arrive at the rates they are quoting to us. That is all we are asking for.

**Senator Bosa:** In the brief they presented to us this morning, they say they are a captive company and they are—

**Mr. Howard:** Yes, they are a captive—100% owner of the railway. That is some captive. I wish I were a captive in that sense.

**Mr. Carter:** We are the captive shipper.

**Mr. Howard:** We have no alternative. Mr. Nickels said we may have exaggerated their profits. We did not mean to intimate they have always had profits, but they sure have the last three years and yes, they are 75% of the revenue, but they get 100% of the profits, too.

**Senator Bosa:** Mr. Chairman, it is a complicated mathematical matter. I would have to ponder on it on my own to try to understand it.

**The Chairman:** Senator Adams.

**Senator Adams:** According the Minister and staff, it is going to be better for the competition if Bill C-18 can pass through the House of Commons and the Senate. Do you see it as better for the competition? Now you can compete with other companies and charge what you want. Do you see it coming?

[Traduction]

Vous affirmez donc qu'il vous en coûte plus cher que l'IOC pour expédier le minerai de fer.

**M. Howard:** C'est à cause de l'échelle décroissante. Ce n'est pas une opération mathématique facile à faire. Le prix est d'abord établi pour les premiers 4 millions de tonnes, ensuite, il diminue. Pour l'IOC, ce prix est établi pour les premiers 8 millions de tonnes après quoi il diminue.

Si vous examinez les chiffres des expéditions, nous n'avons jamais, ces cinq dernières années, dépassé 5,5 millions de tonnes, tandis que les expéditions de l'IOC s'élèvent à 13 ou 14 millions de tonnes, ce qui leur permet d'obtenir un prix plus avantageux par tonne mille.

On a dit un mot ce matin de la comparaison entre tonnes milles. C'est très difficile. Ce que la QNSLR fait pour les mines Wabush, c'est qu'elle considère un train comme une unité en route vers la jonction de Ross Bay. On attache une locomotive et, je suppose, un wagon de queue, bien que je ne me souvienne pas de ce détail, et le train se rend jusqu'à la jonction Arnaud, où il s'arrête. Le train est chargé par nous et envoyé à leur jonction. On ne saurait comparer ces taux à ceux d'un chemin de fer ordinaire. Il est très difficile de calculer le coût net, qui dépend du volume.

**Le sénateur Bosa:** Vos concurrents sont-ils un peu plus avantagés à cause des distances qui sont plus longues?

**M. Howard:** Je ne crois pas que ce soit une question de distance et, bien sûr, ils en connaissent plus long que nous au sujet de leurs propres coûts. Franchement, je ne comprends pas les calculs ou l'analyse qu'on fait. Si un jour nous venons dire que nos taux devraient être inférieurs de 2 \$ et que quelqu'un vienne soutenir le contraire au moment de la dernière offre, il pourrait bien avoir raison. Peut-être perdrons-nous la partie, mais au moins nous aurons l'occasion de voir comment on arrive à ces taux qu'ils exigent de nous. C'est tout ce que nous demandons.

**Le sénateur Bosa:** Dans le mémoire qu'ils nous ont présenté ce matin, ils disent être tributaires et qu'ils ont . . .

**M. Howard:** Oui, leur société est tributaire, mais elle est propriétaire exclusive du chemin de fer. Parlons-en de tributaire. Je souhaiterais l'être dans ces conditions.

**M. Carter:** Nous sommes l'expéditeur tributaire.

**M. Howard:** Nous n'avons pas le choix. M. Nickels dit que nous avons peut-être exagéré en ce qui concerne leurs profits. Nous ne voulons pas insinuer qu'ils ont toujours réalisé des profits, mais ils l'ont sûrement fait au cours des trois dernières années à raison de 75 p. 100 du revenu, mais ils obtiennent 100 p. 100 des profits également.

**Le sénateur Bosa:** Monsieur le président, c'est une opération mathématique compliquée. Il me faudrait y réfléchir à tête reposée pour la comprendre.

**Le président:** Sénateur Adams.

**Le sénateur Adams:** Selon le ministre et son personnel, il sera préférable, pour la concurrence, que le projet de loi C-18 soit adopté par la Chambre des communes et le Sénat. Le voyez-vous? Vous pouvez aujourd'hui concurrencer d'autres

[Text]

**Mr. Howard:** With the protection of being able to go and have a final-offer arbitration, we believe there will be better competition. If we are right and the rate is \$2 per tonne, we need that \$2 off our cost if we can possibly get to compete in world markets with the iron ore we ship.

**Senator Adams:** My question right now is a kind of complex tenor or something like that. You cannot show how much you bid on for your carrying ore and any shipping, or something like that . . . you can compete more that way. When you go so much a tonne, you can haul and kind of accomplish interest for the bidding. Is that true?

**Mr. Howard:** I am not sure I follow you, Senator Adams. As we understand it, under the new act rates will be deregulated. The railway can charge anything they like subject only to this final-offer arbitration process. So long as it is there, we believe our competitiveness will relate to their cost. They obviously have to pay for their railway and make a return on their capital investment. If we do not have that, we will be the only shipper in Canada that does not have the protection built into the act to protect shippers against unreasonable railway rates. We do not think it is fair.

**Senator Adams:** The only thing you are saying is that you do not have much choice bidding against your other—

**Mr. Howard:** We have no other alternative. We must get our ore out that way.

**The Chairman:** Are there further questions? Senator Stewart.

**Senator Stewart:** What happens now? You say you are unhappy with what you are being charged. Do you sit down, negotiate and discuss or do they simply tell you what the rate is going to be?

**Mr. Carter:** Basically they tell us what the rate is going to be.

**Mr. Howard:** We have to decide whether we want to go through the procedures under the act if we do not like it. The procedures under the current act are totally ineffective for the kind of movement we are talking about.

**Senator Stewart:** Have you had long discussions with the Iron Ore Company about your problem?

**Mr. Carter:** They are aware we would like lower rates. We have had discussions with the Iron Ore Company of Canada.

**Senator Stewart:** Was it with full discovery of argument on your side and their side?

**Mr. Carter:** No, not full discovery. It is just that we have argued the rate was too high. We advised them the rate is too high and hoped that they would lower the rate.

**Senator Stewart:** Have you been given the chance to demonstrate to them that the rate is too high?

[Traduction]

sociétés et adopter le tarif que vous voulez. Croyez-vous que les choses en viendront à ce point?

**M. Howard:** Avec la sauvegarde que nous donne le recours à l'arbitrage pour la dernière offre, nous croyons que la concurrence sera améliorée. Si nous avons raison en ce qui concerne le trop perçu de 2 \$ la tonne, nous aurons besoin de ce montant pour réduire nos frais et être en mesure de soutenir la concurrence à l'égard du minerai de fer que nous expédions sur les marchés mondiaux.

**Le sénateur Adams:** La question que je vais poser maintenant est plutôt complexe. Vous ne pouvez pas nous dire combien vous offrez pour le transport du minerai ou de toute autre marchandise . . . vous êtes plus en mesure de soutenir la concurrence de cette façon. Lorsque vous fixez un prix par tonne, vous pouvez charger la marchandise et le tour est joué. Est-ce exact?

**M. Howard:** Je ne vous suis pas très bien, sénateur Adams. Si nous avons bien compris, en vertu de la nouvelle loi, les taux seront déréglementés. Le chemin de fer pourra exiger le tarif qu'il veut, sous la seule réserve de ce processus d'arbitrage à l'égard de la dernière offre. Tant qu'il en sera ainsi, nous croyons que notre situation concurrentielle sur formation de leurs prix. Il leur faut évidemment assumer les frais de leur chemin de fer et réaliser un profit sur leurs investissements. Sans cette disposition, nous serons le seul expéditeur au Canada qui ne sera pas légalement protégé contre un tarif ferroviaire exagéré. Nous croyons que c'est injuste.

**Le sénateur Adams:** Vous dites en somme que vous n'avez pas beaucoup le choix de ne surenchérir sur d'autres . . .

**M. Howard:** Nous n'avons pas le choix. Il nous faut expédier notre minerai de cette façon.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions? Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Qu'est-ce qui arrive maintenant? Vous n'êtes pas satisfaits des taux qu'on vous impose. Est-ce que vous vous assoyez ensemble pour négocier et discuter ou bien vous annonce-t-on quel sera le tarif?

**M. Carter:** La compagnie nous annonce plus ou moins son tarif.

**M. Howard:** Il nous faut alors décider si nous allons recourir à la procédure prévue par la loi. Celle que prévoit la loi actuelle est tout à fait inefficace pour le genre de transport dont nous parlons ici.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous discuté longuement de votre problème avec l'Iron Ore Company?

**M. Carter:** Elle sait parfaitement bien que nous voudrions bénéficier de taux moins élevés. Nous en avons discuté.

**Le sénateur Stewart:** La question a-t-elle été bien exposée de part et d'autre?

**M. Carter:** Non, nous avons simplement dit que le tarif était trop élevé, en espérant qu'elle le réduirait.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous eu l'occasion de prouver que ce tarif était trop élevé?



[Text]

**Mr. Carter:** I was not privy to the discussions, but we probably did not go into the detail you would if you had a hearing before the CRTC. We probably did not go into any great detail.

**Senator Stewart:** You were not there so you cannot—

**Mr. Carter:** No.

**Senator Stewart:** We are going on hearsay now.

**Mr. Howard:** One of the difficulties is that the Iron Ore Company and the QNSLR have always said it is a fair rate having regard for our costs and our requirements. You cannot get into the details of it. Obviously they do not have to give it to you unless you start a proceeding. The advice to Wabush Mines was that it would be a waste of money, time and experts because of the costing formula in the current act. It has never been done.

**Mr. Carter:** A prudent company does not launch litigation if it does not have a fair measure of success.

**Senator Stewart:** Yes, I understand that. I was not really talking about litigation. I was thinking here you have two companies that are closely entangled—

**Mr. Howard:** Like it or not.

**Senator Stewart:** Yes. They have an interest, presumably, in your viability because you are providing a certain amount of traffic for them over there.

**Mr. Howard:** I think they would probably rather see us out of business, and then they could sell their iron ore to our current customers. I am sure they would not wish it to go quite that far. We are intermeshed, and we are competitors; there is no doubt about that.

**The Chairman:** Senator Adams.

**Senator Adams:** Yes, just a couple of questions, Mr. Chairman. We had people from Inco last week, who prefer the bill be passed through the Senate. They have the same thing, in that they use CP and CN, and they say have their own equipment for trucking and stuff like that. Why are you people so different? We had a lumber company from B.C., and they prefer that the bill be passed because it is going to be better for those companies, and they say they are going to get a better rate.

**Mr. Howard:** We believe the bill gives us an opportunity to get a better rate, too, and that is why we are in favour of it. It gives us, as was pointed out—

**Senator Adams:** He is saying he is not going to get a better rate from a railway or trucking company. Is he going to get a better rate? You told me a few minutes ago you cannot get information as to how much it costs, the tonnage.

**Senator Stewart:** Only under the act as it now reads.

**Mr. Howard:** Under the new act we can start this final-offer arbitration procedure and they have to justify the rate they put to the arbitrator. Presumably we will then know more about

[Traduction]

**M. Carter:** Je ne participais pas aux discussions, mais nous ne sommes probablement pas entrés dans les détails comme nous l'aurions fait au cours d'une audience auprès de la CRTC.

**Le sénateur Stewart:** Vous n'étiez pas présent, de sorte que vous ne pouvez pas...

**M. Carter:** Non.

**Le sénateur Stewart:** Nous tablons sur des on-dit.

**M. Howard:** L'une des difficultés consiste en ce que l'Iron Ore Company et la QNSLR ont toujours répété que ces taux étaient justes étant donné nos frais et nos besoins. On ne peut pas entrer dans les détails. Manifestement, on ne vous accordera pas une réduction à moins que nous n'entamions des procédures. Wabush Mines a été avisée que ce serait gaspiller de l'argent, du temps et des frais d'expertise, à cause de la formule d'établissement des coûts qui existe dans la loi actuelle. Nous ne l'avons donc jamais fait.

**M. Carter:** Une entreprise prudente évite les poursuites à moins qu'elle n'ait de bonnes chances de gagner.

**Le sénateur Stewart:** Oui, je comprends cela. Mais ce n'est pas vraiment de poursuites que je veux parler. Je songeais que vos deux entreprises sont étroitement liées...

**M. Howard:** Qu'on le veuille ou non.

**Le sénateur Stewart:** En effet. Assurément, les autres ont intérêt à ce que vous soyez viables vu que vous leur procurez une partie de leur activité d'expédition.

**M. Howard:** Ils souhaitent probablement nous voir disparaître ce qui leur permettrait de vendre leur minerai de fer à nos propres clients. Mais je doute qu'ils le souhaitent vraiment puisque nous avons de intérêts communs et que nous sommes concurrents; cela ne fait aucun doute.

**Le président:** Sénateur Adams.

**Le sénateur Adams:** J'aurais deux questions à poser monsieur le président. La semaine dernière, des représentants de l'Inco nous ont dit qu'ils préféreraient que le projet de loi soit adopté par le Sénat. Ils sont dans la même situation, c'est-à-dire qu'ils ont recours au service du CP et du CN, mais ils ont leur propre équipement pour le camionnage et autres choses du genre. Pourquoi avez-vous des points de vue si différents? Une compagnie forestière de la Colombie-Britannique souhaite l'adoption du projet de loi parce qu'il lui procurera des avantages en lui assurant des tarifs plus avantageux.

**M. Howard:** Nous croyons que le projet de loi nous permettra également de bénéficier de tarifs avantageux et c'est pourquoi nous l'appuyons. Comme on l'a dit, il nous donne...

**Le sénateur Adams:** Selon lui, il ne pourra obtenir un meilleur tarif pour le transport par chemin de fer ou par camion. Pensez-vous qu'il bénéficiera d'un tarif avantageux? Vous m'avez dit tout à l'heure qu'il vous était impossible de savoir combien il en coûtait par tonne.

**Le sénateur Stewart:** En vertu de la loi actuelle.

**M. Howard:** La nouvelle loi nous permettra de procéder à l'arbitrage à l'égard de la dernière offre puisque les compagnies doivent justifier les tarifs qu'elles soumettent à l'arbitre.

[Text]

their costs and profits and so on. We may be wrong, but at least there is a review mechanism that does not involve us getting into the public interest. All we are saying is that this should be available to us.

**Senator Adams:** We asked CP how much they charge for all their costs for the maintenance and everything; CN could not tell us either—the same thing.

**Mr. Howard:** That is our problem.

**Senator Adams:** Thank you.

**The Chairman:** Are there no further questions? Thank you very much.

**Mr. Howard:** Thank you, sir.

**The Chairman:** Now we have the following group, the Air Transport Association of Canada, Mr. Gordon Sinclair, President. Mr. Sinclair. Go ahead, Mr. Sinclair.

**Mr. Gordon Sinclair (President, Air Transport Association of Canada):** Mr. Chairman, Senators, I represent the Air Transport Association of Canada, which is an association of just about all of the air carriers in this country, ranging from the smallest of the flying clubs to the largest of the airlines. We also have some 100 associate members who provide various kinds of services and assembly parts, as well as airplanes, to the industry.

We are pleased to have this opportunity to appear before you today in support of Bill C-18.

We testified before the House committee. I believe, senators, copies of my submission at the time have been made available to this committee.

**Senator Bosa:** Only today.

**Mr. Sinclair:** Only today? I regret it, Senator. We made copies available a few days ago. I had hoped they would be available to you earlier. However, if you wish, I will speak to the brief.

Essentially we are in favour of Bill C-18. Deregulation in Canada has been in effect for approximately three years. It was brought into effect by a ministerial policy statement, in essence, by Minister Axworthy, in May 1984. Since that time, in Canada, we have had deregulation in fact, if not in legal form. This bill merely gives legal structure to what is already in place in the marketplace in Canada today.

We are interested in seeing these rules finalized so that there can be a little stability into the industry. Then we can go about our business and adjust to these times. They also recognize the fact that we have made significant investments and commitments in the direction of deregulation. We wish to see that kind of investment, if you will, substantiated by the passage of a legal structure.

Deregulation was introduced in Canada in the midst of a recession. This posed an additional burden upon the industry in adjusting to the new rules. I think it is fair to say that just about everybody in the industry was interested in adjusting to

[Traduction]

Sans doute serons-nous alors mieux renseignés sur leurs frais, leurs bénéfices, etc. Peut-être avons-nous tort, mais au moins on a prévu une procédure d'examen qui ne met pas en cause l'intérêt public. Voilà le genre de chose dont nous devrions bénéficier.

**Le sénateur Adams:** Nous avons demandé aux représentants du CP quelle portion de leurs tarifs était absorbée par l'entretien et les autres frais? Le CN n'a pu nous renseigner non plus... c'est la même chose.

**M. Howard:** C'est là notre problème.

**Le sénateur Adams:** Je vous remercie.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Je vous remercie beaucoup.

**M. Howard:** Merci, monsieur.

**Le président:** Nous allons maintenant passer au groupe de témoins suivant, soit l'Association du transport aérien du Canada dont M. Gordon Sinclair est le président. Vous avez la parole, monsieur Sinclair.

**M. Gordon Sinclair, président, Association du transport aérien du Canada:** Monsieur le président, honorables sénateurs, l'Association du transport aérien du Canada que je représente est un organisme qui rassemble à peu près tous les transporteurs aériens au Canada, du plus petit club d'aviation jusqu'au plus gros transporteur. L'organisme compte également une centaine de membres associés qui nous offrent toute une gamme de services de même que des pièces et des aéronefs.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de venir appuyer aujourd'hui le projet de loi C-18.

Nous avons témoigné devant le Comité de la Chambre des communes. Sauf erreur, honorables sénateurs, votre comité a reçu à ce moment-là des exemplaires de notre mémoire.

**La sénateur Bosa:** Nous les avons reçus aujourd'hui.

**M. Sinclair:** Seulement aujourd'hui? C'est dommage, sénateur. Nous avons envoyé des exemplaires il y a quelques jours et j'avais espéré qu'ils vous seraient distribués. Je vous parlerai, si vous voulez, du contenu de notre mémoire.

Pour l'essentiel, nous sommes en faveur du projet de loi C-18. La déréglementation a pris effet au Canada depuis environ trois ans. Elle a débuté par un énoncé de politique que le ministre Axworthy a fait en mai 1984. Depuis lors, la déréglementation a progressé dans les faits sinon légalement. Ce projet de loi ne fait que légaliser un état de fait.

Nous souhaitons que la réglementation soit formalisée pour mettre un peu d'ordre dans ce secteur d'activité. Nous saurons alors à quoi nous en tenir et nous pourrions nous ajuster aux nouvelles réalités. Je vous rappelle que nous avons fait des investissements appréciables et pris des engagements qui tiennent compte de la déréglementation. Nous souhaitons maintenant que nos investissements soient en quelque sorte appuyés par l'adoption d'un cadre légal.

La déréglementation a vu le jour au Canada au beau milieu d'une récession. Cela compliquait la tâche des entreprises qui voulaient s'adapter aux nouvelles règles du jeu. On peut dire que chaque entreprise souhaitait s'ajuster aux nouvelles règles



## [Text]

the new rules because they saw the opportunity to participate in a free and open marketplace without some of the constraints that were there in the past.

We believe the policy statement of the previous government, which was further reinforced by Minister Mazankowski in his paper *Freedom to Move* in 1985, has served the Canadian consumer well in that it has enhanced competition. It has made available a new concept of service, particularly in the regions of Canada, by the introduction into the competitive scene of virtually two regional carriers in each of the major regions of the country.

In Atlantic Canada we have the creation of Air Nova and Air Atlantic. Both are tied to a respective major carrier in terms of schedule harmonization as well as structural and financial support, technical support, and administrative and marketing support from the major carrier.

In the province of Quebec we have seen the emergence of Nordair Metro, its acquisition of Quebec Air, and the probability that Air Canada will establish a new turbo-prop carrier in the province of Quebec before the end of 1987 to compete with the Nordair Metro—Quebec Air group.

In Ontario, Air Canada moved very quickly and acquired both Air Ontario and Austin Airways and have since merged them into a single turbo-prop competitor. To match it, Canadian Airlines International, the merged result of Canadian Pacific and Pacific Western, has just recently inaugurated a new turbo-prop carrier in the province of Ontario to provide effective competition and service in this region of the country.

Similarly, in the Prairies and in British Columbia, Time Air, which is affiliated with Canadian Airlines International, and Air B.C., which is owned by Air Canada, have been, are, and will continue to provide both effective competition and first-class service in those areas of the country. Norcanair, a Saskatchewan operator, has been acquired by Time Air to further strengthen the Canadian airlines family hold in the Prairies.

In the eastern Arctic, we have First Air Bradley competing against Canadian Airlines International in services as far as Frobisher Bay and Resolute Bay. In the western Arctic, we have Canadian Airlines International competing with Northwest Territorial Airways, which has a close marketing alignment with Air Canada. As a result not only of deregulation, but also of the recession this country went through, the industry has changed dramatically and pragmatically to respond to the demands of the marketplace. It is hoped it has done so in an effective manner.

I would suggest the people living in the less populated regions of Canada have been the big winners because of the introduction of these new regional carriers, which provide service at more convenient times and more frequently during the day than did the major carriers with their jet operations.

These regional carriers are doing this primarily with the new DASH-8 aircraft, a Canadian product. Over 50 of these aircraft have been sold in Canada to support the regional airlines. I think it is an extremely positive development and in the

## [Traduction]

parce qu'elle y voyait l'occasion d'entrer sur un marché désormais libre d'entraves.

Nous croyons que l'énoncé politique du gouvernement précédent lequel a été renforcé par la publication du ministre Mazankowski intitulée «Aller sans entraves» parue en 1985, avantageait le consommateur en favorisant la concurrence. Il introduisait également un nouveau concept de service, surtout à l'échelle régionale, en assurant la présence de deux transporteurs dans les grandes régions du Canada.

C'est ainsi que dans la région atlantique nous avons assisté à la création d'Air Nova et de Air Atlantic. Les deux sociétés sont liées à un grand transporteur ce qui leur permet d'harmoniser leurs horaires et de bénéficier d'un bon soutien à la fois financier, technique, administratif et commercial.

Au Québec, nous avons vu naître Nordair Metro qui a acquis la société Québec Air, et il est probable qu'avant la fin de 1987, Air Canada offrira un service par avions turbo-propulsé afin de concurrencer le groupe Nordair Metro—Québec Air.

En Ontario, Air Canada n'a pas perdu de temps pour acquérir Air Ontario et Austin Airways qu'elle a fusionnés en établissant un seul service turbo-propulsé. Pour ne pas être en reste, Canadian Airlines International, fruit de la fusion de Canadian Pacific et de Pacific Western, vient d'inaugurer un service turbo pour accroître l'efficacité des services mis à la disposition des Ontariens.

Par ailleurs, dans les Prairies et en Colombie-Britannique, la compagnie Time Air, une filiale de Canadian Airlines International, et Air B.C., propriété d'Air Canada, continueront de desservir ces régions en offrant des services de première qualité à des prix concurrentiels. Time Air a racheté Norcanair, un transporteur de la Saskatchewan, contribuant ainsi à renforcer les services de transport aérien qui desservent les Prairies.

Dans l'est de l'Arctique, les compagnies First Air Bradley et Canadian Airlines International offrent des services concurrents à Frobisher Bay et Resolute Bay. Dans l'ouest de l'Arctique, les deux transporteurs concurrents sont Canadian Airlines International et Northwest Territorial Airways dont les techniques commerciales s'alignent sur celles d'Air Canada. Ainsi, non seulement du fait de la déréglementation, mais à cause de la récession que nous avons traversée, l'industrie s'est radicalement tous formée pour mieux répondre à la demande du marché. Il faut espérer qu'elle y soit parvenue d'une façon rationnelle.

Je dirais que le principal bénéficiaire est la clientèle des régions les moins peuplées du Canada qui peut désormais compter sur de nouveaux transporteurs régionaux qui offrent des services plus nombreux et plus pratiques que ne le faisaient les anciens gros transporteurs avec leur service d'avions à réaction.

Les transporteurs régionaux exploitent principalement les nouveaux appareils DASH-8 qui ont été conçus et qui sont fabriqués au Canada. Plus d'une cinquantaine de ces appareils ont été affectés à ces nouveaux services. Il y a là un débouché

## [Text]

future we see the probability of the de Havilland company selling more of these aircraft to Canadian regional carriers.

In terms of costs, this industry has had to attack its cost structure to survive. Our returns on profits in years past were negligible. In 1985 we made 0.027% return on sales, hardly enough to stimulate investment. We expect that when final 1986 results are tabulated by the Aviation Statistics Centre, the industry profit picture will be somewhere around \$100 million, still less than 2% return on sales.

**Senator Bosa:** How much will it be on capital?

**Mr. Sinclair:** It is probably about 5%, not for total capital employed, but only on equity investment. In terms of total capital employed, we were probably down about the 2% mark in 1986. In 1985 the figure would be somewhere significantly less than 0.1%.

On the cost side, unlike the industry in the United States, we have not attacked the price of labour, but instead have directed our attention towards increasing productivity by eliminating unproductive work practices and by the use of part-time employees in the work force.

The cost of fuel is one of the major determinants of the cost structure of this industry. In 1986 we were able to take advantage of the decline in world oil prices, which was somewhat offset by increased excise taxes imposed by the federal government on fuel. At present, in addition to the 12% sales tax on fuel, there is 4¢ a litre of excise tax on fuel. The 4¢ a litre is worth approximately \$160 million a year to the industry or is equivalent to a factor of about 2.5% on an airfare.

Unfortunately, fuel costs are rising in 1987, which will have a deleterious impact upon our cost performance. However, we are attempting to offset that by further productivity measures taken in 1986, and which we hope we will see the benefit of in 1987.

In terms of service, once again I think we are substantially different from the United States market. The aviation market in the United States has been turned into a mass-transit market, and the resulting congestion in overtaxed facilities, I think, has been made evident to all who read the current press, both here and in the United States. That has not happened in Canada.

In terms of safety, I think the records show that in the last three years there has been a continued improvement in safety. Deregulation is sometimes advanced as a detriment to safety. I do not happen to believe that. I believe the major operators in this country have too much invested in terms of assets and reputation to risk any diminution in the safety factor. The costs of doing so are just too horrendous. Safety is the prime product we have to sell. It is an expensive product; it is a product that has to be purchased every day. It is a premier quality product. We intend to keep it that way.

## [Traduction]

extrêmement intéressant et il est probable qu'à l'avenir, les transporteurs régionaux canadiens commanderont d'autres appareils au fabricant, la société de Havilland.

Cependant, pour survivre, il fallait que ces nouvelles entreprises rationalisent la structure de leurs coûts. Depuis quelques années, les rendements ont été minimes. En 1985, les rendements sur les ventes ont été de 0.027 p. 100 ce qui n'est pas de nature à stimuler les investissements. Il est probable qu'au moment où le Centre des statistiques sur l'aviation publiera les données finales de 1986, les bénéfices globaux atteindront près de 100 millions ce qui équivaudra à un rendement sur les ventes inférieur à 2 p. 100.

**Le sénateur Bosa:** Qu'en sera-t-il du rendement sur le capital?

**M. Sinclair:** Il sera sans doute d'environ 5 p. 100, non pas sur l'ensemble du capital utilisé, mais seulement sur le capital souscrit. Pour ce qui est du capital utilisé, pour 1986, le rendement sera probablement inférieur à 2 p. 100. En 1985, c'était même beaucoup moins que 0.1 p. 100.

En ce qui concerne les frais d'exploitation, contrairement à ce qui s'est passé aux États-Unis, nous n'avons pas à chercher à réduire les frais de la main-d'œuvre, nous efforçant plutôt d'accroître la productivité en éliminant les pratiques coûteuses et en ayant recours à des employés à temps partiel.

Les frais de carburant représentent l'un des principaux éléments de la structure des coûts. En 1986, nous avons bénéficié de la chute des prix mondiaux du pétrole laquelle a été en partie annulée par la surtaxe sur les carburants imposée par le gouvernement fédéral. Actuellement, outre la taxe de vente de 12 p. 100, on prélève une surtaxe d'accise de 4 cents le litre. Cette taxe coûte environ 160 millions de dollars par an aux entreprises ce qui représente environ 2,5 p. 100 du prix d'un billet d'avion.

Malheureusement, le prix du carburant continue d'augmenter en 1987 ce qui contribuera certainement à accroître nos coûts. Pourtant, nous nous efforçons d'atténuer les hausses en poursuivant la rationalisation amorcée en 1986 dont les effets devraient se faire sentir en 1987.

Pour ce qui est du service lui-même, ici encore je pense que nous exploitons un marché sensiblement différent de celui des États-Unis. Chez nos voisins, le transport aérien est devenu un système de transport de masse ce qui a entraîné la congestion des installations comme les journaux en parlent souvent ici et aux États-Unis. Le Canada a pu éviter ce genre de problème.

En matière de sécurité, je crois que l'on peut dire qu'au cours des trois dernières années, la sécurité n'a cessé de s'améliorer. La déréglementation est parfois présentée comme une menace à la sécurité. Je ne partage pas ce point de vue. Je pense que nos grands transporteurs ont trop investi en termes de mises de fonds et de réputation, pour prendre le risque de négliger la sécurité. Le prix qu'il leur faudrait payer serait trop élevé. La sécurité est le principal produit que nous vendons. C'est un produit coûteux, c'est un produit qu'il faut offrir au jour le jour. C'est aussi un produit de première qualité. Nous n'avons pas l'intention de changer notre façon d'agir.



[Text]

It is up to government to be a part of that process, in that government must make sure it has the ability to conduct the inspections that should be conducted all the way through the industry, in order to assure people the book is being followed. I cannot stress that too much. I do not believe deregulation and safety are married to one another. I think safety is an issue unto itself. It is an issue that must be pursued jointly by the industry and by government, and it is incumbent upon government to make sure they have the resources to adequately inspect the industry out there in the market today.

Mr. Chairman, I think that would conclude my opening remarks. I would be pleased to respond to any questions members of the committee might care to pose.

**The Chairman:** Senator Adams.

**Senator Adams:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sinclair, you are representing all the pilots and any airline, or are you just representing the airline association? Do you have nothing to do with any ground crews and looking after the mechanics or anything like that?

**Mr. Sinclair:** No, sir. Our association is an industry association representing the companies in the industry. I do not represent pilots, nor do I represent machinists.

**Senator Adams:** Do you have any idea how many members you have across Canada?

**Mr. Sinclair:** We have approximately 100 operator companies, who as I said previously range from the Air Canadas of this world down to some of the smallest flying clubs in the country. We represent virtually every major airline in the country. We also have approximately 100 associate members, who range from the largest manufacturers of aircraft, such as the Boeing Aircraft Company, down to people who provide services to the industry, such as various insurance companies and brokers, people who engage in consultancy services to the aviation community, people who supply technical parts and equipment.

**Senator Adams:** Yes. The only thing is you say you are in favour of Bill C-18. I think you mentioned about some of the airlines, that a bigger airline is taking a little more merger to a small airline, and according to some of their witnesses, it would be better for the people and service to the community, especially remote areas. You mentioned about flying right up to across Resolute Bay and up beyond. Would those bigger airlines be better for service to communities in remote areas?

**Mr. Sinclair:** Senator, I think in the environment Bill C-18 creates, we have already seen not only the growth of first- and second-level airlines, but also growth in very small airlines, almost one-airplane/two-airplane operations, because it is now practically possible for them to get a licence.

In the regulated regime, it would take two years and substantial resources invested in lawyers or consultants to appear before the Canadian Transport Commission over a period of time to get a licence. The small businessman either got frustrated or could not afford that kind of procedure. Today, he can.

[Traduction]

Le gouvernement a également un rôle à jouer à cet égard en ce sens qu'il doit prendre les moyens de procéder aux inspections qui s'imposent dans l'ensemble du secteur pour assurer que les normes et les règlements sont respectés. Je ne saurais trop insister là-dessus. Je ne pense pas que la déréglementation et la sécurité soient intimement liées. Je pense que la sécurité constitue une priorité en elle-même. C'est une priorité qui doit préoccuper à la fois les transporteurs et le gouvernement et il incombe à ce dernier de faire en sorte qu'il a les moyens nécessaires d'assurer la surveillance qui s'impose.

Monsieur le président, je crois que cela conclut mes propos. Je suis maintenant disposé à répondre à toutes questions que les membres du Comité voudront me poser.

**Le président:** Sénateur Adams.

**Le sénateur Adams:** Je vous remercie monsieur le président. Monsieur Sinclair, est-ce que vous parlez au nom de tous les pilotes et de tous les transporteurs aériens, ou êtes-vous simplement le représentant de l'association des compagnies aériennes? Représentez-vous les vues des équipes d'entretien, des mécaniciens, et autres métiers du genre?

**M. Sinclair:** Non. Notre association est un organisme qui représente les entreprises exploitant dans ce secteur. Elle ne représente ni les pilotes ni les mécaniciens.

**Le sénateur Adams:** Avez-vous une idée du nombre de vos membres répartis au Canada?

**M. Sinclair:** L'Association compte une centaine de sociétés membres dont la taille varie, comme je l'ai dit tout à l'heure, depuis les gros transporteurs internationaux jusqu'aux petits clubs d'aviation. Nous représentons pratiquement tous les gros transporteurs aériens exploitant au Canada. Nous avons également une centaine de membres associés qui peuvent être des avionneries importantes, comme la Boeing Aircraft Company, ou encore des entreprises qui offrent des services aux transporteurs, par exemple des compagnies d'assurance et des courtiers, des firmes de consultants, des fournisseurs de pièces et de matériel.

**Le sénateur Adams:** Oui. Cependant, vous dites que vous êtes en faveur du projet de loi C-18. Vous avez signalé le cas de certaines grosses sociétés aériennes qui sont plus disposées à fusionner que les petites compagnies, et selon les représentants de ces sociétés, ce serait tout à l'avantage de la clientèle dans les régions périphériques en particulier. Vous avez parlé des services offerts à Resolute Bay et au-delà. Est-il avantageux que ces grosses sociétés desservent les collectivités éloignées?

**M. Sinclair:** Sénateur, dans le contexte du projet de loi C-18, nous avons déjà assisté non seulement à la naissance de sociétés aériennes de premier et de deuxième niveau, mais aussi à la naissance de toutes petites entreprises qui n'exploitent qu'un ou deux appareils, parce qu'elles sont maintenant en mesure d'obtenir un permis d'exploitation.

Sous l'ancien régime, il fallait attendre deux ans et investir beaucoup de ressources, engager des avocats et des consultants qui venaient témoigner devant la Commission canadienne des transports. Ou bien le petit exploitant se décourageait ou bien il n'avait pas les moyens de se permettre toute cette procédure. Aujourd'hui, c'est chose du passé.

## [Text]

If he is capable of putting together an operation and providing he can get the necessary safety and operational licences out of Transport Canada, he can get in business with relatively little trouble. Because of that, we see new businesses springing up in the smaller centres of the country, providing a service that was never there before or continuing a service under a new economic regime that was very difficult before.

So I firmly believe, unlike some of the opponents of deregulation—and we can see evidence of it already—that service in the smallest communities has actually increased in the past three years, primarily because it is now possible to get into business as a small businessman.

This is one bill where legislators have the unique opportunity to observe what happens upon the passage of the bill, because in fact, as I said earlier, we have had deregulation in this country for three years now. We have lived through the change. When the bill is eventually passed or proclaimed, there is not going to be any substantial change. The change has already taken place. It is there for you to observe.

**Senator Adams:** It was only that quite a few of some of the changes... especially people say you have to be on time; something like that. We never used a system like that before in the north, that if you are going to be a passenger, if you are the last guy there to either come by snowmobile or go to catch an airplane or something like that...

I remember I was up in Frobisher about a couple of months ago and it was the Canadian airline that was serving to the Territory agent in Frobisher Bay. I got to the airport and there was a plane sitting there for 20 minutes. He told me I could not get in because the pilot was going to close the door.

In the meantime, if I am going to stay in the community, I have to stay in a hotel, and the airline is not going to be responsible for my staying at the hotel. It is going to cost me over \$100 a day to stay there. In the meantime, they are sitting in their airplane, idling outside, and I cannot get into it.

Before, the first time I went up north, I helped all the pilots tot unload cargo. Now everything had changed to... it is better for service, all right; he is still hurting some other people because now everything is more strict that we never expected to see before because we tried to save the safety and securities and stuff like that.

Now I see even small communities having to go through the machine for terrorism or something like that. We did not expect the people would have to do that in the community; that is one of the regulations for the law to the transport.

In the meantime, they started getting better service all right, but especially in some of the small communities with some of them very strict to their airline now but did not used to be before.

In the meantime, the airlines were not responsible because sometimes the weather was bad. You had to make your own reservations because we cannot get in there because we cannot land. That has nothing to do with help for the passengers to get to their destinations. It is okay for the airline, but it is not good for the individual passenger.

## [Traduction]

Si un exploitant est capable de monter une entreprise et à condition qu'il respecte les normes de Transports Canada en matière de sécurité et d'exploitation, il peut se lancer en affaires sans trop de difficulté. À cause de cela, de nouvelles entreprises ont vu le jour dans de petites localités, offrant des services qui n'existaient pas ou reprenant un service dans un nouveau contexte économique plus avantageux.

Je suis donc convaincu, contrairement à certains adversaires de la déréglementation—car les preuves existent déjà—que les services de transport offerts aux petites localités se sont améliorés depuis trois ans, essentiellement parce ce qu'il est désormais possible de mettre sur pied de petites entreprises.

Pour une rare fois, les législateurs ont l'occasion d'observer ce qui se passe au moment même de l'étude d'un projet de loi, car à toutes fins pratiques, je le répète, la déréglementation existe depuis déjà trois ans. L'expérience est déjà en marche. De sorte que si le projet de loi est adopté, il n'y aura pas de changement important puisque c'est déjà fait. Vous pouvez vous en rendre compte vous-même.

**Le sénateur Adams:** Sauf qu'il y a eu certains changements... par exemple quand on nous dit qu'il faut être à temps ou quelque chose du genre. Il n'y a jamais eu un système semblable dans le Nord, si vous voulez prendre l'avion, si vous arrivez le dernier en motoneige ou si vous décidez de prendre l'avion ou quelque chose du genre...

J'étais de passage à Frobisher Bay il y a deux ou trois mois et c'était la Canadian Airlines qui desservait ce territoire. Je me suis rendu à l'aéroport où il y avait un avion qui attendait depuis 20 minutes. On m'a dit que je ne pouvais monter à bord parce que le pilote s'appêtait à fermer la porte.

Dans l'intervalle, si je dois séjourner dans la localité, je dois prendre une chambre à l'hôtel et ce n'est pas la société aérienne qui va payer la note de mon séjour. Il en coûte plus de 100 \$ par jour pour séjourner là-bas. Pendant ce temps, l'équipage est assis dans l'avion et rien ne se passe, et moi je ne peux monter à bord.

La première fois que le suis allé dans le Nord, j'avais aidé les pilotes à décharger les marchandises. Maintenant tout a changé... c'est le service qui en bénéficie, d'accord; mais certaines personnes continuent d'être pénalisées parce que maintenant tout est plus sévère qu'on l'avait imaginé; tout cela au nom de la sécurité, de la protection et autres choses du genre.

Je constate maintenant que même dans les petits aéroports on est tenu de se soumettre au contrôle anti-terrorisme et autres mesures semblables. On n'imaginait pas que cela serait obligatoire dans une petite localité; pourtant cela fait partie de la réglementation des transports.

Bien sûr, on s'est efforcé d'améliorer le service, mais certaines petites localités se montrent très sévères à l'égard du transporteur aérien, beaucoup plus qu'auparavant.

Cependant, le transporteur n'était pas responsable s'il faisait mauvais temps. Il fallait faire ses propres réservations parce qu'il était impossible d'atterrir là-bas. Cela n'aide pas les voyageurs à se rendre à leur destination. C'est très bien pour la société aérienne, mais ce n'est pas dans l'intérêt du simple client voyageur.



[Text]

**Mr. Sinclair:** Well, the airlines are governed by Transport Canada regulations as to whether or not they can attempt a landing in a locale where weather is a problem. I recognize what you are saying—that in the past, some of the bush pilots would take chances and would perhaps cheat a little bit, but I really could not support that kind of position. Yes, it may have gotten people into their location. It may have killed a few people, too.

We cannot subscribe to that kind of practice. The rules with respect to the weather conditions in which you can fly and land are there to be observed and we believe it is in the long-time best interests of the passenger that those rules are observed. We do not want our people taking chances with passengers' lives.

**Senator Adams:** Yes, I can see that. I can see it. You know, I have been flying. I think it is a different type of airplane that has been built in Canada. The first time I went up north they were flying a plane, and I think they were built in Canada for the north and especially in the Arctic. Now you have a bigger airline and you cannot land now where with a small airline, you could before.

**Mr. Sinclair:** Let me draw one distinction there. It is not because it is a big airline that you cannot land. The rules are the same whether it is a big airline or a very small airline. The rules are the same as to whether it is a commercial airline or a private pilot.

As a matter of fact, the rules are more onerous for a private pilot. If those pilots chose to break those rules then I submit to you that they were endangering the lives of people aboard their plane and potentially the lives of people on the ground. I cannot subscribe to that kind of service.

**Senator Adams:** Mostly now with the bigger airline, you have mostly technological equipment so that the pilot can do things he could not do before.

**Mr. Sinclair:** You are quite correct: the more sophisticated aircraft and the landing systems in place at certain airports enable certain aircraft to land where other aircraft not so well equipped cannot land. However, once again, Senator, I cannot subscribe to breaking Transport Canada regulations.

**Senator Adams:** Do you favour more with merging to a bigger airline?

**Mr. Sinclair:** If you are referring to Canadian Airlines International's emergence on the scene as a competitor, yes, I do. I believe it is in the long-term interests of both the industry and the consumer.

In the past, there was no effective competition for Air Canada. In the past, Air Canada had upwards to 60% of the domestic market. Canadian Pacific, which was the next largest competitor, may have had only about 18% and others were down at 2%, 3% and 4% of the market.

Air Canada's share of the domestic market has now diminished to probably somewhere around 48% or 49%. The combination of the Canadian airlines' international family probably has about 32% or 33% of the market. The emergence of Ward-

[Traduction]

**M. Sinclair:** En effet, les transporteurs aériens sont soumis aux règlements de Transports Canada en ce qui concerne l'atterrissage quand les conditions atmosphériques ne sont pas bonnes. Je comprends votre point de vue, à savoir que par le passé, certains pilotes prenaient des risques en trichant quelque peu, mais je ne saurais approuver ce genre de pratique. Bien sûr, des gens ont pu arriver à destination. Mais certains auraient pu y laisser leur peau également.

Non, nous ne pouvons approuver ce genre de pratique. Il faut respecter les règles concernant le vol et l'atterrissage dans certaines conditions atmosphériques, et nous croyons qu'en définitive, il est dans l'intérêt des voyageurs que ces règles soient observées. Nous ne voulons pas que nos transporteurs risquent la vie de leurs passagers.

**Le sénateur Adams:** Oui, je comprends cela. Vous savez, j'ai pris souvent l'avion. Je crois que c'était un type d'avion construit au Canada. La première fois que je suis allé dans le Nord, l'avion que j'avais pris avait été construit au Canada pour les conditions nordiques, spécialement celles de l'Arctique. Aujourd'hui, avec l'arrivée des gros transporteurs, il est impossible d'atterrir là où un petit avion pouvait le faire.

**M. Sinclair:** Permettez-moi de faire une observation. Ce n'est pas parce qu'il s'agit d'une grosse entreprise qu'il est impossible d'atterrir. Les règles sont les mêmes pour les gros et les petits transporteurs. Les règles sont identiques qu'il s'agisse d'un avion commercial ou d'un avion privé.

En fait, les règles sont même plus sévères pour un avion privé. Si les pilotes se permettaient d'enfreindre les règles de sécurité, je crois qu'ils mettaient en danger la vie des passagers et même celle des habitants de la localité. C'était un mauvais service qu'ils rendaient à ces gens-là.

**Le sénateur Adams:** Depuis l'arrivée des gros transporteurs, l'équipement technologique est meilleur, de sorte que le pilote peut accomplir des choses qu'il ne pouvait faire auparavant.

**M. Sinclair:** Vous avez parfaitement raison: grâce au matériel perfectionné dont ils disposent et grâce aux installations dont les aéroports sont dotés, les avions sont capables d'atterrir là où d'autres ne le peuvent pas. Cependant, encore une fois sénateur, je ne peux approuver ceux qui enfreignent les règlements de Transports Canada.

**Le sénateur Adams:** Est-ce que vous êtes en faveur des fusions avec un gros transporteur?

**M. Sinclair:** Si vous voulez parler de l'entrée en scène de la Canadian Airlines International, bien sûr que je suis d'accord. Je pense qu'à long terme cela est conforme aux intérêts et des entreprises et des voyageurs.

Par le passé, Air Canada ne subissait pas vraiment de concurrence; sa part du marché intérieur était de plus de 60 p. 100. Canadian Pacific, qui était le second concurrent en importance, n'avait peut-être qu'environ 18 p. 100 du marché, tandis que la part des autres stagnait à 2 p. 100, 3 p. 100 et 4 p. 100.

La part du marché intérieur actuellement contrôlée par Air Canada se situe probablement aux alentours de 48 p. 100 ou 49 p. 100. Les différentes composantes des Lignes aériennes Canadien International détiennent probablement, ensemble,

[Text]

air on the domestic scene . . . they now have approximately 9% or 10% of the market.

For the first time, there are people in the marketplace who can offer substantive competition to Air Canada, and I think that is good for the industry. I think it is good for the consumer.

**Senator Adams:** Thank you for now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Le Moyne.

**Le sénateur Le Moyne:** Je n'ai pas demandé. Je n'ai pas posé de . . .

**Le président:** Non? *I have your name on my list.*

**The Chairman:** Senator Davey.

**Senator Davey:** Mr. Sinclair, I have two matters I would like to discuss with you. The first one is in your brief on page 21 in relation to foreign ownership. If I may quote, you say that:

It seems to us the provision of the bill relating to foreign acquisition of Canadian transportation undertakings leaves something to be desired.

Could you just expand upon that for me, please.

**Mr. Sinclair:** We felt that some of the original wordings of the bill were a little vague with respect to the control of foreign ownership. As I am sure you know, in the United States there is a limitation that no foreigner can own more than 25% of any U.S. transportation company.

It was our position that the Canadian law should be equally as explicit, that we want to play on a level playing field. We have a difficult enough time competing with the major American airlines without having them come in here and buy up the marketplace and treat Canadian service as an outlying spoke on one of their hubs. We do not think that is particularly appropriate.

In addition, there is the size of the American airlines; each of the five largest in the United States is about four to five times as large as the larger Canadian airlines. In this country, there is a practice of customs pre-clearance which gives an advantage to an American airline, particularly in carrying passengers beyond the first major hub. That is a difficult competitive situation for Canadian carriers to deal with. We did not want it exacerbated any further.

We felt that Canada should develop its own airline system independent of the United States. The hub-and-spoke system is not easily adapted in this country because of the linear nature of the country. We felt that the Canadian industry and the Canadian consumer would be much better served by a control of foreign ownership, particularly when in our major competitive market in the United States there already is a control of foreign ownership.

[Traduction]

environ 32 p. 100 ou 33 p. 100 du marché. L'apparition de Wardair sur la scène nationale . . . cette société a maintenant environ 9 p. 100 ou 10 p. 100 du marché.

Pour la première fois, il y a des gens sur le marché qui peuvent faire une vive concurrence à Air Canada, et je pense que c'est bon pour l'industrie. Je pense que c'est bon pour le consommateur.

**Le sénateur Adams:** Merci pour le moment, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Le Moyne.

**Le sénateur Le Moyne:** Je n'ai pas demandé. Je n'ai pas posé de . . .

**Le président:** Non? Votre nom figure sur ma liste.

**Le président:** Sénateur Davey.

**Le sénateur Davey:** Monsieur Sinclair, il y a deux questions dont j'aimerais discuter avec vous. La première découle de la page 21 de votre mémoire et a trait à la propriété étrangère. Si je peux me permettre de vous citer, vous dites que:

Il nous semble que la disposition du projet de loi concernant l'acquisition par des étrangers d'entreprises de transport canadiennes laisse un peu à désirer.

Pourriez-vous me donner quelques précisions à ce sujet, s'il vous plaît?

**M. Sinclair:** A notre avis, le libellé original du projet de loi est par endroits un peu vague en ce qui a trait au contrôle de la propriété étrangère. Comme vous le savez sans doute, aux États-Unis, il existe une disposition selon laquelle aucun étranger ne peut posséder plus de 25 p. 100 de toute société de transport américaine.

Nous croyons que le droit canadien devrait être tout aussi explicite de façon que nous disposions de chances égales. Nous avons déjà assez de difficulté à faire concurrence aux grandes lignes aériennes américaines sans qu'elles viennent nous rafler notre marché et traiter le service canadien comme un rayon périphérique de l'un de leurs réseaux en étoile. Selon nous, cela ne serait pas très indiqué.

Il faut aussi tenir compte de la taille des lignes aériennes américaines; chacune des cinq plus importantes des États-Unis est environ quatre ou cinq fois plus grosse que les grandes lignes aériennes canadiennes. Dans ce pays, il est d'usage de faire remplir les formalités de douane à l'avance, ce qui donne l'avantage aux lignes aériennes américaines, surtout quand il s'agit de transporter des passagers au-delà du premier réseau important. Il n'est pas facile pour les transporteurs canadiens de soutenir la concurrence dans une telle situation. Aussi ne voulons-nous pas que les difficultés s'accroissent encore davantage.

Nous croyons que le Canada devrait développer son propre réseau aérien indépendamment des États-Unis. Il n'est pas facile d'adopter la formule du réseau en étoile chez nous en raison du caractère linéaire du pays. A notre avis, l'industrie et le consommateur canadiens seraient beaucoup mieux servis par un contrôle de la propriété étrangère, compte tenu surtout du fait que sur le principal marché d'où nous vient la concurrence,



[Text]

**Senator Davey:** Do you see any danger of the Americans buying one of our major airlines? You must, or you would not have uttered this caveat.

**Mr. Sinclair:** At the time the bill was going through, the American airline industry was the subject of many mergers, acquisitions and consolidations. There is already talk on the international scene about airlines going international in scope in terms of ownership.

The Canadian market is the closest one at hand. In some respects a Canadian airline might be a very desirable acquisition by a major U.S. airline that could operate a Canadian service, as I said, on one of the outlying spokes onto some of their hubs.

We also believe if the American airlines had a presence in Canada, the tendency would be for north-south rather than east-west service.

**Senator Davey:** Absolutely. I share this concern. I think perhaps the legislation should contain something specific about ownership of Canadian airlines. I share your concern.

The other matter I wanted to take up with you very briefly concerns your statement that deregulation of airlines has been in effect in Canada for three years. How long has deregulation been in effect in the United States?

**Mr. Sinclair:** The legislation was passed in 1978.

**Senator Davey:** So it is almost ten years. Do you regard it as successful?

**Mr. Sinclair:** I regard it as successful after a fashion. One of the big advantages to Canada in living next to the United States is that we can observe certain things happening there seven to ten years before they might happen in this country and learn from their mistakes.

**Senator Davey:** Do you think there are mistakes now we could be learning from?

**Mr. Sinclair:** I do.

**Senator Davey:** Would you like to identify some of those?

**Mr. Sinclair:** I think one of the major mistakes made in the United States, both by the industry and the government, was in the industry's pursuit of a mass transit type of market when the facilities that would be supplied by government in terms of airports and air traffic control systems were not allowed to expand to the same sort of degree. As a result, you have a tremendously overburdened system in the United States with tremendous congestion and disruption to passengers to the point where the cry now is for service.

I think the Canadian industry has learned something from it and has maintained the attention to service that Canadians

[Traduction]

celui des États-Unis, il existe déjà un contrôle de la propriété étrangère.

**Le sénateur Davey:** Selon vous, y a-t-il danger que les Américains achètent l'une de nos principales lignes aériennes? Vous devez le craindre, car, sans cela, vous n'auriez pas fait cette mise en garde.

**M. Sinclair:** Au moment où le projet de loi franchissait les différentes étapes réglementaires, l'industrie américaine du transport aérien faisait l'objet de nombreuses fusions et acquisitions. Il est déjà question sur la scène internationale que des lignes aériennes acquièrent une stature internationale en terme de propriété.

Le marché canadien est celui qui se trouve le plus à la portée de la main. À certains égards, une ligne aérienne canadienne pourrait constituer une acquisition très intéressante pour une grande société aérienne des É.-U. qui pourrait ainsi offrir un service canadien, comme je l'ai dit, sur l'un des rayons périphériques de certains de ses réseaux.

Nous croyons aussi que si les lignes aériennes américaines arrivaient à se tailler une place au Canada, elles auraient tendance à offrir un service nord-sud plutôt qu'est-ouest.

**Le sénateur Davey:** Absolument. Je partage ce point de vue. Je pense que le projet de loi devrait peut-être renfermer quelque chose de précis au sujet de la propriété des lignes aériennes canadiennes. Je partage votre point de vue.

L'autre question dont je voudrais que nous parlions très brièvement concerne votre déclaration selon laquelle la déréglementation du transport aérien est chose faite depuis trois ans au Canada. Depuis combien de temps la déréglementation est-elle en vigueur aux États-Unis?

**M. Sinclair:** La loi a été adoptée en 1978.

**Le sénateur Davey:** Ça fait donc près de dix ans. Estimez-vous que ce fut une réussite?

**M. Sinclair:** J'estime que ce fut une réussite en un certain sens. L'un des grands avantages pour le Canada de vivre à côté des États-Unis, c'est que nous pouvons observer certaines choses qui y arrivent sept ou dix ans avant chez nous et tirer des leçons de leurs erreurs.

**Le sénateur Davey:** D'après vous, y a-t-il des erreurs dont nous pourrions maintenant tirer des leçons?

**M. Sinclair:** Je le pense.

**Le sénateur Davey:** Pourriez-vous en énumérer quelques-unes?

**M. Sinclair:** Je pense que l'une des principales erreurs faites aux États-Unis, tant par l'industrie que par le gouvernement, c'est que l'industrie est partie à la conquête d'un marché axé sur le transport de masse alors que les installations fournies par le gouvernement en termes d'aéroports et de systèmes de contrôle de la navigation aérienne n'ont pas connu le même rythme d'expansion. D'où un réseau surchargé à l'extrême aux États-Unis, avec un encombrement et des perturbations épouvantables qui amènent désormais les passagers à réclamer un meilleur service.

Je pense que l'industrie canadienne en a tiré une leçon et qu'elle a maintenu cette attention au service que les Canadiens

**[Text]**

have come to expect from the air transport industry over the years. We have not been subjected to this kind of thing.

I do not claim we are so superior in intelligence that we actively dictate it this way. I think the linear nature of our country makes it more difficult for us to go into a mass transit market. Still I think that is one of the major lessons to be learned from the exercise.

**Senator Davey:** In this spirit and in no sense being critical of you, Mr. Sinclair, I would like to put on our record, Mr. Chairman, a quotation from an editorial that appeared in the mass-market American newspaper *U.S.A. Today*, July 16, 1987. It tends to confirm some of the things you have been saying, Mr. Sinclair, and perhaps goes further. I am pleased that you have countered it with the suggestion you made.

I would like to have this on our record; I think it is important. It says:

Buckle your seats, air traveller, and listen to this. You may be in for a rough trip. Passengers' complaints have tripled in the last year. Involuntary bumpings were up by two-thirds. One in three flights arrive more than 15 minutes late. A third of flyers say airlines cause them to miss important appointments. Fares are chaotic.

A survey of travel agents suggest chances are one in three you will not be quoted the lowest fare even if you ask. If you do get a ticket for that fare, chances are you will get no refund if your plans change. If you miss a connection, that is tough luck. Where airlines once paid you for their mistakes, they rarely do today. Food quality on many airlines is down and so is service.

Beyond the inconvenient lies the scary. Air traffic controller errors are up 50%, largely because traffic is up, particularly during peak hours. The largest airports are severely congested and many more are expected to clog soon.

I just end the quotation there. As someone who travels not extensively in the United States, but from time to time, as we all do, this certainly is my experience. I am frightened this is what is going to happen to us when we deregulate.

You have given me some assurance, and I am delighted to have it. There was a series of articles appearing in *U.S.A. Today*. Perhaps you saw them. They ran for about a week. They painted really quite a frightening picture.

**Mr. Sinclair:** I think, Senator, sometimes some of those articles in the press do not portray the whole picture or portray perhaps an exaggerated state of the industry as a whole. There

**[Traduction]**

en sont venus à attendre de l'industrie du transport aérien au fil des ans. Nous n'avons pas eu à subir ce genre de choses.

Je ne prétends pas que nous soyons supérieurs en intelligence au point de pouvoir décider que les choses se passeront de telle ou telle façon. Je pense que le caractère linéaire de notre pays nous rend encore plus difficile l'orientation vers un marché axé sur le transport de masse. Tout de même, je pense qu'il s'agit de l'une des principales leçons à tirer de l'exercice.

**Le sénateur Davey:** Dans cet esprit, et sans nullement vouloir vous critiquer, M. Sinclair, j'aimerais, monsieur le président, que nous prenions note d'une citation tirée d'un éditorial paru dans le journal américain à grand tirage, *U.S.A. Today*, le 16 juillet 1987. Elle tend à confirmer, en allant peut-être encore plus loin, certaines des choses que vous avez dites, M. Sinclair. Je suis heureux que vous y ayez riposté par l'affirmation que vous avez faite.

J'aimerais que nous en prenions note; je pense que c'est important. On y dit:

Bouclez vos ceintures, passagers du transport aérien, et écoutez bien ce qui suit. Il se peut que vous ayez un vol pénible. Les plaintes des passagers ont triplé au cours de l'année passée. Le nombre d'évictions involontaires s'est accru des deux tiers. Un vol sur trois arrive plus de 15 minutes en retard. Le tiers des passagers disent que les lignes aériennes leur font manquer d'importants rendez-vous. Les tarifs sont chaotiques.

D'après une étude faite par les agents de voyage, on a une chance sur trois de ne pas se faire communiquer le tarif le plus bas, même si on le demande. Si l'on réussit à obtenir un billet à ce tarif, on risque de ne pas obtenir de remboursement en cas de changement de ses plans. Si l'on manque une correspondance, c'est qu'on n'a pas de veine. Dans les cas où les sociétés aériennes avaient l'habitude de nous dédommager pour leurs erreurs, elles le font rarement aujourd'hui. La qualité de la nourriture est à la baisse sur bien des lignes aériennes, de même que le service.

Aux inconvénients s'ajoute la peur. Les erreurs des contrôleurs de la navigation aérienne ont augmenté de 50 p. 100, en grande partie du fait de l'augmentation de la circulation, surtout aux heures de pointe. Les aéroports les plus importants sont le lieu de graves embouteillages, et l'on s'attend à ce que de nombreux autres soient bientôt encombrés à leur tour.

J'arrête là la citation. À titre d'utilisateur occasionnel des services de transport aérien américains, comme nous le sommes tous, il s'agit certainement d'une expérience que j'ai vécue. Je crains que la même chose ne nous arrive lorsque nous dérèglementerons.

Vous m'avez donné certaines assurances, et j'en suis ravi. Une série d'articles ont paru dans *U.S.A. Today*. Vous les avez peut-être vus. Il y en a eu pendant environ une semaine. Ils ont peint un tableau pas mal effrayant.

**M. Sinclair:** Je pense, monsieur le sénateur, que certains de ces articles de presse ne tracent pas toujours un tableau complet ou qu'ils tracent peut-être un tableau exagéré de l'état de



[Text]

are still many carriers in the United States who run a good service. Unfortunately, there are several who do not run a good service. As in so many other instances, it is some of those who are not paying attention to service to the customer who are giving the whole industry down in the United States a black name.

Certainly the article is quite correct in that facilities are overtaxed. If I were advising somebody travelling to the United States, my first piece of advice to him would be to try to stay on the same plane even if it is not a direct flight. Following this, for goodness sakes, he should stay with the same airline.

**Senator Davey:** Last Saturday evening, after I had been overseas in the United Kingdom, I flew home on Air Canada. I cannot believe this is standard. It took me one hour and ten minutes to get my luggage at Pearson International Airport. Is this reasonable? Is this what we are going to expect?

**Mr. Sinclair:** No, it is not reasonable, Senator.

**Senator Davey:** I do not think it is.

**Mr. Sinclair:** I do not know the circumstances of whether—

**Senator Davey:** Nor do I, incidentally, but I can tell you it was an hour and ten minutes.

**Mr. Sinclair:** Certainly it is not reasonable. We do know certain of the facilities at Pearson International Airport and some of the international facilities are severely overtaxed at peak times. If you get several 747s all arriving at the same time, you are going to have an overload on the system.

I think we have to be more astute in working at this kind of thing to correct it. Certainly an hour and ten minutes is an unreasonable length of time to have to wait for baggage, entirely unreasonable.

**Senator Davey:** Thank you. Those are my questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sinclair, you said the regime in Canada had already changed because of ministerial statement. Do you mean the law was such that simply a statement by the Minister of Transport could have had the major impact you describe? Is the result of it that the bill now before us, in a sense, is giving parliamentary confirmation to a situation that has already been consummated?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir, I mean exactly that. I will tell you how it comes about.

Under the regulated scenario, there were many conditions and restrictions imposed on licences. The restrictions involved the size or weight of aircraft you could use in a particular service, the frequency by which you could serve a certain point, whether or not you could run it as a turnaround point, and all these things.

[Traduction]

l'industrie dans son ensemble. Il y a encore de nombreux transporteurs aux États-Unis qui offrent un bon service. Malheureusement, il y en a plusieurs qui n'offrent pas un bon service. Comme dans tant d'autres cas, ce sont ceux qui ne font pas attention au service à la clientèle qui ternissent la réputation de l'ensemble de l'industrie aux États-Unis.

Chose sûre, l'article a tout à fait raison d'affirmer que les installations sont surchargées. Si j'avais un conseil à donner à quelqu'un qui doit se rendre aux États-Unis, je lui suggérerais d'abord d'essayer de demeurer sur le même avion même s'il ne s'agissait pas d'un vol direct. Ensuite, bonté divine, il devrait garder la même ligne aérienne.

**Le sénateur Davey:** Samedi soir dernier, après un séjour au Royaume-Uni, je suis revenu au pays sur Air Canada. Je ne peux pas croire qu'il s'agit là d'une chose normale: il m'a fallu une heure et dix minutes pour récupérer mes bagages à l'aéroport international Pearson. Est-ce raisonnable? Est-ce à quoi nous devons nous attendre?

**M. Sinclair:** Non, ce n'est pas raisonnable, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Davey:** Je ne le pense pas non plus.

**M. Sinclair:** Je ne suis pas au courant des circonstances de...

**Le sénateur Davey:** Moi non plus, soit dit en passant, mais je peux vous dire qu'il m'a fallu une heure et dix minutes.

**M. Sinclair:** Ce n'est certainement pas raisonnable. Nous connaissons quelques-unes des installations de l'aéroport international Pearson, et certaines des installations internationales sont gravement surchargées aux heures de pointe. Si vous avez plusieurs 747 qui arrivent tous en même temps, le système sera surchargé.

Je pense que nous devons faire preuve de plus d'astuce dans la recherche de solutions à ce genre de problèmes. Il n'y a pas de doute que le fait d'avoir à attendre une heure et dix minutes pour obtenir ses bagages est déraisonnable, absolument déraisonnable.

**Le sénateur Davey:** Merci. Ce sont là mes questions, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président. M. Sinclair, vous avez dit que le régime avait déjà changé au Canada en raison d'une déclaration ministérielle. Voulez-vous dire que la loi était ainsi conçue qu'il suffisait d'une déclaration du ministre des Transports pour provoquer l'impact majeur dont vous faites état? S'ensuit-il que le projet de loi dont nous sommes maintenant saisis ne vient, en un sens, que faire confirmer une situation de fait par le Parlement?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur, c'est exactement ce que je veux dire. Je vais vous préciser pourquoi.

En vertu de la réglementation, de nombreuses conditions et restrictions étaient imposées quant à l'octroi des licences. Les restrictions portaient sur la taille ou le poids des avions que l'on pouvait utiliser pour offrir un service donné, la fréquence à laquelle on pouvait desservir un point précis, la question de savoir si l'on pouvait en faire un lieu d'escale et ainsi de suite.

[Text]

The Minister issued an edict saying in fact that he was prepared to eliminate all those restrictions from the licences. Right away, it offered a tremendous freedom.

There was another aspect, too, that took place very quickly. Suppose an airline had a licence to operate from point A to point B and on another licence to operate from point C to point D. The Minister encouraged airlines to apply for a consolidation of those licences so that you could serve points A, B, C, and D with whatever frequency and with whatever aircraft you chose. Right away, he made a tremendous impact on the marketplace by just doing those two very simple things by ministerial edict.

The third thing he did was by reason of a fairly strong policy statement. He sent a message to the Canadian Transport Commission that they were to interpret the words "public convenience and necessity" in a very liberal sense.

**Senator Stewart:** You mean a relaxed sense!

**Mr. Sinclair:** Whichever you choose, Senator. I am in your hands.

It is sufficient to say the conditions attaching to public convenience and necessity were certainly relaxed. By those three simple manoeuvres the Canadian aviation market was *de facto* deregulated.

**Senator Stewart:** Well, I am interested in that because—

**Mr. Sinclair:** I am sorry, Senator, but I have one more thing to add. He also made it very easy for people to get a licence by reason of eliminating all of these restrictions and whatnot and sending the word to the Canadian Transport Commission. Immediately people found that they could get licences. That is how City Express got into business and that is how Wardair became a scheduled carrier domestically.

**Senator Stewart:** The reason I asked that question is that in Bill C-18 there are various provisions with regard to ministerial statements. For example, in subclause 102.(1) we have a provision that:

The Agency may, with the approval of the Governor in Council, make regulations . . .

and then the last one, paragraph 102.(1)(l), reads as follows:

. . . excluding a person from any of the requirements of this Part . . .

There is a very broad discretionary power conferred upon the agency, with the approval of the Governor in Council. There are various others in the act, not all, of course, confined to the section on air transportation. So I guess I will have to go through them now and see what the implications of them are. We may be conferring upon the Minister or the Governor in Council or the agency powers to introduce a regime quite different from that which would appear to be intended by other sections of the act.

All right. Now, let me ask another question. It concerns fares. It may be that I am asking for a kind of detail you are not in a position to give. In the appropriate measure, how

[Traduction]

Le ministre a émis un décret disant en fait qu'il était disposé à éliminer toutes ces restrictions concernant l'attribution des licences. Du même coup, il accordait une liberté formidable.

Une autre chose s'est aussi produite très rapidement. Supposons qu'une société aérienne détenait une licence pour aller du point A au point B et une autre pour aller du point C au point D. Le ministre encourageait la société à présenter une demande de consolidation de ces licences de façon à pouvoir desservir les points A, B, C et D avec les avions et au rythme qu'elle décidait. Sur-le-champ, il a exercé une influence énorme sur le marché tout simplement en faisant ces deux choses très simples par voie de décret ministériel.

La troisième chose, il l'a faite au moyen d'une déclaration de principe assez forte. Il a envoyé à la Commission canadienne des transports un message lui demandant de donner une interprétation très libérale de l'expression «commodité et nécessité publiques».

**Le sénateur Stewart:** Vous voulez dire une interprétation relâchée!

**Mr. Sinclair:** Comme vous voulez, monsieur le sénateur. C'est vous qui menez.

Il suffit de dire que les conditions relatives à la commodité et à la nécessité publiques ont certainement été relâchées. Par ces trois manœuvres très simples, le marché canadien de l'aviation a, en fait, été déréglementé.

**Le sénateur Stewart:** Bien, ça m'intéresse parce que . . .

**M. Sinclair:** Je m'excuse, monsieur le sénateur, mais j'ai une autre chose à ajouter. Il a aussi beaucoup facilité l'obtention des licences en éliminant toutes ces restrictions et que sais-je encore et en informant la Commission canadienne des transports. Les gens se sont tout de suite rendu compte qu'ils pouvaient obtenir des licences. C'est comme ça que City Express s'est lancée en affaires et que Wardair est devenu un transporteur régulier à l'échelle nationale.

**Le sénateur Stewart:** La raison pour laquelle j'ai posé cette question est que, dans le projet de loi C-18, il y a différentes dispositions concernant les déclarations ministérielles. Par exemple, au paragraphe 102.(1), il est disposé que:

Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'office peut, par règlement . . .

puis à l'alinéa 102.(1)(l), on lit ce qui suit:

. . . exempter toute personne des obligations imposées par la présente partie . . .

Un très vaste pouvoir discrétionnaire est conféré à l'office avec l'approbation du gouverneur en conseil. Il y en a divers autres dans la loi, pas tous, bien sûr, qui se limitent à la section sur le transport aérien. Je suppose donc que je devrai maintenant les passer en revue pour voir quelles en sont les implications. Il se pourrait que nous conférions au ministre, au gouverneur en conseil ou à l'office des pouvoirs leur permettant d'introduire un régime très différent de celui que semblent prévoir d'autres articles de la loi.

Bien. J'aimerais maintenant poser une autre question qui concerne les tarifs. Il se peut que vous ne soyez pas capable de me fournir ce genre de détails. Suivant la mesure qui convient,



[Text]

would you compare fares between Montreal and New York City on the one hand, and fares between Montreal and Winnipeg or Toronto on the other hand? What I am asking you about is a situation in which American carriers are involved in the first place, and a situation in which they are not involved in the other case. Are the fares comparable, using passenger mile or whatever as a suitable measure?

**Mr. Sinclair:** I do not think they are incomparable, Senator. They are two different marketplaces, and to some extent your fares are determined by the marketplace. The air-mile distance between Montreal and New York City is considerably less than between Montreal and Winnipeg, and in a deregulated market air fares are not necessarily calculated on a cost-per-mile criterion that you would use perhaps in a regulated thing.

I do not think you would find very many fare distortions if you compare traffic between two centres of an approximately equal population size over an approximately equal distance.

Various studies have been done on just this kind of thing in Canada and the United States. It is a very difficult comparison to make because of the varying nature of discount fares that are used at different times of the day and different days of the week, so there is not one straightforward answer.

**Senator Stewart:** You are suggesting that the fairly intense competition between Montreal and New York City really has had such a small impact, if any, on fares that it is hardly worth your mentioning it.

**Mr. Sinclair:** No, I did not say this.

**Senator Stewart:** Are you saying the opposite then? Or are you not saying this too?

**Mr. Sinclair:** I think fares between the two countries are to some extent governed by the bilateral agreement between the two countries. I am not sure you can make such an inference. In the bilateral agreement between Canada and the United States between major centres, there are requirements for each side to approve the fares of one another's carriers, so to this extent between the major centres in the two countries you are still in a regulated market.

In the regional and local markets where you have people operating air services between smaller centres in Canada and smaller centres in the United States where fare approval is not necessary, then I think you have a competitive aspect and the market determines what the price is.

**Senator Stewart:** We have been told by the deputy minister that we probably have in place now pretty much the picture insofar as major carriers are concerned in Canada. It is a picture of considerable concentration of ownership—really two major carriers.

Do you not think if the Canadian market were exposed to more genuine competition, let us say, from American carriers, Canadian travellers would have access to lower fares? Do you not think in fact there is still a great deal of administered prices insofar as Canadian fares are concerned on the major lines?

[Traduction]

les tarifs sont-ils comparables entre, d'une part, Montréal et New York et, d'autre part, Montréal et Winnipeg ou Toronto? Ce à quoi je pense, c'est à une situation où interviennent des transporteurs américains et à une autre où il n'en intervient pas. Les tarifs sont-ils comparables, compte tenu des kilomètres-passagers ou de n'importe quelle autre mesure convenable?

**M. Sinclair:** Je ne crois pas qu'ils soient incomparables, monsieur le sénateur. Il s'agit de deux marchés différents, et, dans une certaine mesure, vos tarifs sont déterminés par le marché. La distance en kilomètres aériens entre Montréal et New York est beaucoup moindre qu'entre Montréal et Winnipeg, et sur un marché déréglementé, les tarifs aériens ne se calculent pas nécessairement en fonction d'un critère de coût au kilomètre que l'on utiliserait peut-être sur un marché réglementé.

Je ne pense pas que vous trouviez tellement d'écarts de tarifs si vous comparez la circulation entre deux centres à populations à peu près égales en importance sur une distance à peu près égale.

Diverses études ont été faites justement sur ce genre de choses au Canada et aux États-Unis. Il s'agit d'une comparaison très difficile à établir en raison de la diversité des rabais consentis à différentes heures de la journée et à différents jours de la semaine, de sorte qu'il n'y a pas de réponse simple.

**Le sénateur Stewart:** Vous laissez entendre que la concurrence assez vive entre Montréal et New York a eu, en réalité, un impact tellement limité sur les tarifs, si elle en a eu un, qu'il ne vaut guère la peine que vous en parliez.

**M. Sinclair:** Non, je n'ai pas dit ça.

**Le sénateur Stewart:** Alors, dites-vous le contraire? Ou bien ne le dites-vous pas non plus?

**M. Sinclair:** Je pense que les tarifs entre les deux pays sont régis jusqu'à un certain point par l'entente bilatérale entre les deux pays. Je ne suis pas sûr que l'on puisse tirer une telle conclusion. Dans l'accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis, entre grands centres, il est exigé que chaque côté approuve les tarifs des transporteurs de l'autre, de sorte que, dans cette mesure, le transport entre les grands centres dans les deux pays demeure un marché réglementé.

Sur les marchés régionaux et locaux où l'on offre des services aériens entre de petits centres au Canada et de petits centres aux États-Unis où il n'est pas nécessaire de faire approuver les tarifs, je pense qu'il y a un élément de concurrence et que c'est le marché qui détermine les prix.

**Le sénateur Stewart:** Le sous-ministre nous a dit que le tableau était probablement pas mal complet maintenant en ce qui concerne les principaux transporteurs au Canada. C'est un tableau où la concentration de propriété est très accentuée—en réalité il existe deux transporteurs principaux.

Ne pensez-vous pas que si le marché canadien était ouvert à une concurrence plus réelle, disons de la part des transporteurs américains, les voyageurs canadiens auraient accès à des tarifs moins élevés? Ne pensez-vous pas, en fait, qu'il y a encore beaucoup de prix imposés en ce qui concerne les tarifs aériens pratiqués par les grandes sociétés?

[Text]

**Mr. Sinclair:** No, I do not, Senator, for the simple reason there is too much capacity in the Canadian market as it exists right now. One of the fallouts from a regulated marketplace is the fact that it is in essence a cost-plus marketplace. You can buy your equipment, spread your costs and then go to the regulatory agency to get fares increased to cover your costs.

This kind of thing tends to lead towards a certain overcapacity in the marketplace. There certainly was overcapacity in the marketplace when deregulation was set loose in May 1984. We were in the midst of a recession at that particular point in time. We are just now beginning to climb out of the recession. In 1986 the number of passengers carried in Canada was the same as in 1985 and was the same number as existed in the pre-recession high. The number of passenger kilometres grew by only 3% in 1986 primarily as a result of Expo 86.

**Senator Stewart:** What percentage of a fare can be attributed to the cost of moving the passenger, as distinct from meals and the like, on a major airline on a fairly long haul? There must be figures on that.

**Mr. Sinclair:** By far, most of the costs are related to moving the passenger. The cost of food, for example . . . I cannot pull the exact figure right out of the air, but I know it is less than 10%. In allocating costs between your two categories, I would have great difficulty. What portion of the flight attendants do you ascribe to either category?

**Senator Stewart:** Well, if you observe flight attendants in operation, I think we would have to say that aside from certain pronouncements at the beginning of the flight about safety, and then at the end, that they are really flying waiters and waitresses.

**Mr. Sinclair:** No, I would tend to challenge that statement. Certainly that is part of their job, but the reason they are there, and the reason that Transport Canada has a regulation that says they will be there in the numbers they are there, is for safety purposes in the event of an emergency. That is the primary reason for their being there. The fact that they may also serve meals and food is an ancillary part of their function, but the primary reason they are there is as a result of Transport Canada's regulations with respect to safety, and the number of attendants who shall be in an aircraft related to the number of passengers on board the airplane.

**Senator Stewart:** That is certainly an amazing point, given what in fact they do. All right.

**Mr. Sinclair:** I am quite delighted, Senator, that the major portion of their time is taken up with what you describe as their waitressing duties and that none of it is involved in emergency duties. I would just as soon have it stay that way.

**Senator Stewart:** Yes, but of course we are told there are so few emergencies that if you followed your logic they would be eliminated altogether.

[Traduction]

**M. Sinclair:** Non, je ne pense pas, M. le sénateur, pour la simple raison qu'il y a trop de capacité sur le marché canadien tel qu'il existe maintenant. L'une des retombées d'un marché réglementé, c'est le fait qu'il s'agit essentiellement d'un marché où les coûts sont majorés. Vous pouvez acheter votre matériel, étaler vos coûts et vous adresser ensuite à l'organisme de réglementation afin qu'il vous accorde des augmentations de tarifs pour couvrir vos coûts.

Ce genre de choses a tendance à provoquer une certaine surcapacité sur le marché. Il y avait certainement surcapacité lorsque l'on a lancé le mouvement de déréglementation en mai 1984. Nous étions alors au milieu d'une récession. Nous ne faisons que commencer à sortir de la récession. En 1986, le nombre de passagers transportés au Canada était le même qu'en 1985 et correspondait au sommet atteint avant la récession. Le nombre de kilomètres-passagers n'a augmenté que de 3 p. 100 en 1986, principalement en raison d'Expo 86.

**Le sénateur Stewart:** Quel pourcentage d'un tarif peut être attribué au coût du transport des passagers, par rapport aux repas et choses semblables, sur un trajet assez long effectué par un gros transporteur? Il doit exister des chiffres à ce sujet.

**M. Sinclair:** C'est de loin au transport des passagers qu'est liée la majeure partie des frais. Le coût de la nourriture, par exemple . . . je ne peux pas vous fournir le chiffre exact sur-le-champ, mais je sais que c'est moins de 10 p. 100. J'aurais beaucoup de difficulté à répartir les coûts entre vos deux catégories. Quelle proportion des frais des agents de bord faut-il attribuer à chaque catégorie?

**Le sénateur Stewart:** Bien, si l'on regarde agir les agents de bord, je pense qu'il faut dire qu'exception faite de certaines indications qu'ils donnent en début de vol au sujet de la sécurité, et puis à la fin, ils sont en réalité des serveurs et des serveuses volants.

**M. Sinclair:** Non, j'aurais tendance à contester cette affirmation. Cela fait certainement partie de leur travail, mais s'ils sont là et si Transport Canada a adopté un règlement disant qu'ils doivent être là aussi nombreux qu'ils le sont, c'est pour des raisons de sécurité en cas d'urgence. Voilà surtout pourquoi ils sont là. Le fait qu'ils puissent aussi servir des repas et de la nourriture constitue un élément accessoire de leur fonction, mais la principale raison pour laquelle ils sont là, c'est par suite du règlement de Transport Canada concernant la sécurité, et le nombre d'agents qui doit être fonction du nombre de passagers à bord de l'avion.

**Le sénateur Stewart:** Cela a sûrement de quoi étonner, compte tenu de ce qu'ils font en réalité. Très bien.

**M. Sinclair:** Je suis tout à fait ravi, M. le sénateur, que la majeure partie de leur temps soit consacrée à ce que vous appelez leurs fonctions de serveurs et de serveuses et qu'ils n'aient pas à s'occuper d'urgences. J'aimerais mieux que ça ne change pas.

**Le sénateur Stewart:** Oui, mais évidemment on nous dit qu'il y a si peu d'urgences que si l'on suivait votre logique, ils seraient entièrement éliminés.



[Text]

**Mr. Sinclair:** No, Senator, it is in the same category as a fire department. You do not use them very often, but when you need them, you need all of them and you need them right away.

**Senator Stewart:** Yes, and that is certainly a good argument. The problem, of course, is that on the other hand, we are being told that even in a deregulated atmosphere the number of fires—to use your analogy—is very low and it is going to virtually disappear.

Let me ask you something else. You were talking about the relationship between safety and economic deregulation, and you said something to the effect that it was up to the government to ensure the book is being followed. You said it is incumbent upon government to assure there is adequate inspection. I do not know why you said that.

It is open to two possible interpretations. One is that there should be no connection in anybody's mind between safety on the one hand and economic deregulation on the other hand; or alternatively, it might be interpreted that perhaps the government is not now providing sufficient inspection to ensure the book is being followed, or that it is not making adequate preparations for that kind of inspection in the near future. It is the first of those that you intended, is it not?

**Mr. Sinclair:** Senator, I think both your premises are correct.

**Senator Stewart:** Are you saying that there is not now sufficient provision for inspections?

**Mr. Sinclair:** I do not believe so.

**Senator Stewart:** In other words, we have regulations that are not being fully enforced.

**Mr. Sinclair:** I am not sure I could make that statement, but I know there are some people out there who do not follow some of the regulations all the time.

**Senator Stewart:** What kind of regulations are you talking about?

**Mr. Sinclair:** I think there are probably three or four major categories. There are people who, if they have an opportunity, will break weather limits, as one of the previous questioners intimated. There are people who will do that. There are people who will overload aircraft. There are other people who will cut maintenance expenditures, and there are other people who will cut back on pilot recurrent training. Those are four major categories.

**Senator Stewart:** But none of these would be found in the major carriers or in the principal regional carriers.

**Mr. Sinclair:** No.

**Senator Stewart:** They are in the much smaller operations.

**Mr. Sinclair:** That is correct.

**Senator Stewart:** Does this failure with regard to these smaller operators have any relation to safety in the operations

[Traduction]

**M. Sinclair:** Non, M. le sénateur, c'est un peu comme les pompiers. On ne les appelle pas très souvent, mais quand on en a besoin, on les veut tous et tout de suite.

**Le sénateur Stewart:** Oui, et c'est certainement un bon argument. Le problème, bien sûr, c'est que, d'un côté, on nous dit que même dans un contexte de déréglementation, les feux—pour reprendre votre analogie—sont très peu nombreux et iront pratiquement jusqu'à disparaître.

Permettez-moi de vous demander autre chose. Vous parliez de la relation entre la sécurité et la déréglementation économique, et vous avez dit qu'il appartenait au gouvernement de voir à l'application des règles. Vous avez dit qu'il incombait au gouvernement de voir à ce qu'il y ait des inspections adéquates. Je ne sais pas pourquoi vous avez dit ça.

Il y a deux interprétations possibles. La première, c'est que personne ne devrait percevoir de lien entre la sécurité, d'un côté, et la déréglementation économique, de l'autre; l'autre interprétation, c'est que le gouvernement ne prévoit peut-être pas actuellement assez d'inspections pour s'assurer du respect des règles ou bien ne prend pas de dispositions adéquates en vue de ce genre d'inspections dans un avenir immédiat. C'est la première des deux que vous aviez en tête, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** M. le sénateur, je pense que vos deux prémisses sont exactes.

**Le sénateur Stewart:** Êtes-vous en train de dire qu'il n'y a pas suffisamment de dispositions à l'heure actuelle pour assurer les inspections?

**M. Sinclair:** Je ne le crois pas.

**Le sénateur Stewart:** En d'autres mots, nous avons des règlements qui ne sont pas pleinement mis en application.

**M. Sinclair:** Je ne suis pas sûr de pouvoir faire cette affirmation, mais je sais qu'il y a des gens qui ne respectent pas toujours certains règlements.

**Le sénateur Stewart:** De quel genre de règlements parlez-vous?

**M. Sinclair:** Il y en a trois ou quatre catégories principales. Il y a des gens qui, s'ils en ont l'occasion, vont passer outre aux limites imposées quant à la température, comme le laissait entendre l'une des questions précédentes. Il y en a aussi qui surchargent les avions. Il y en a d'autres qui économisent sur les dépenses d'entretien, et d'autres aussi qui lésinent sur la formation périodique des pilotes. Ce sont les quatre principales catégories.

**Le sénateur Stewart:** Mais aucune d'entre elles ne se retrouve chez les principaux transporteurs ou chez les transporteurs régionaux.

**M. Sinclair:** Non.

**Le sénateur Stewart:** Ces exemples sont caractéristiques des exploitations de beaucoup moins grande envergure.

**M. Sinclair:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Ce manque de rigueur de la part des plus petits exploitants influe-t-il sur la sécurité des opérations

[Text]

of the major carriers where they are flying around airfields, or ... ?

**Mr. Sinclair:** No, I do not believe so.

**Senator Stewart:** No. It is quite isolated from it. All right, thank you very much, Mr. Chairman.

**Senator Davey:** Just a supplementary question, Mr. Chairman. You said ... the figures I wrote were Air Canada—48%, Canadian—32%, Wardair—10%, which leaves 10%. How many different companies would there be in that small 10%? When we talk about the smaller companies, how many are we talking about and how small are they?

**Mr. Sinclair:** You are probably talking 500 or 600 companies.

**Senator Davey:** Five hundred or 600; so some of them are very small, indeed.

**Mr. Sinclair:** Some of them are very small. Some of them are one-airplane operations. You get the charter operator who takes folks up to the fishing camp and that kind of thing.

**Senator Davey:** Okay, thank you.

**The Chairman:** Senator Bosa.

**Senator Bosa:** Mr. Chairman, on page 14, Mr. Sinclair has outlined here that there is an area of an increasing rate of 15% relating to user charges and then you say if that continues, it will translate into some \$400 million per annum in additional costs. Is there a percentage you could establish as to how these user charges relate to the cost of a ticket, or is there a flat charge for every time an aircraft lands in an airfield and uses the port facilities?

**Mr. Sinclair:** In terms of a cost per ticket, at the present time I would give you a rough guess that about a little better than 4% of the cost of a ticket is represented by user charges.

**Senator Bosa:** Is that a criteria they use to compile the charges?

**Mr. Sinclair:** It does not include the air transportation ticket tax.

**Senator Bosa:** Which amounts to ... ?

**Mr. Sinclair:** Another 12%.

**Senator Bosa:** Per passenger?

**Mr. Sinclair:** On average, yes.

**Senator Bosa:** So if an aircrafts lands with a handful of people, four or five passengers, then the revenue to the airport will be very minimal if it is charged in that way.

**Mr. Sinclair:** Usually, most of the user charges levied against the airlines are levied against the airplane, as opposed to the number of passengers on it.

**Senator Bosa:** This is what I was trying to determine.

**Mr. Sinclair:** If you have a very low load factor, then you have very high costs with respect to that operation.

[Traduction]

des principaux transporteurs lorsque ceux-ci volent à proximité des pistes, ou ... ?

**M. Sinclair:** Non, je ne crois pas.

**Le sénateur Stewart:** Non. Cela n'a pas de rapport. Très bien, je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

**Le sénateur Davey:** J'ai juste une autre question, monsieur le président. Vous avez dit ... selon les chiffres dont j'ai pris note ici: Air Canada—48 p. 100, Canadian Airlines—32 p. 100, Wardair—10 p. 100. Il reste donc 10 p. 100 du marché. Combien de compagnies différentes se partagent ce maigre 10 p. 100? Lorsque nous parlons de petites entreprises, de quelle taille sont-elles au juste et elles sont au nombre de combien?

**M. Sinclair:** Je dirais qu'il y en a environ 500 ou 600.

**Le sénateur Davey:** Cinq ou six cents? Certaines d'entre elles doivent effectivement être très petites.

**M. Sinclair:** Certaines d'entre elles le sont effectivement. Quelques-unes ne possèdent qu'un seul appareil. L'exploitant transporte, par exemple, des passagers jusqu'à des camps de pêche ou des trucs du genre.

**Le sénateur Davey:** D'accord, je vous remercie.

**Le président:** Sénateur Bosa.

**Le sénateur Bosa:** Monsieur le président, à la page 14, M. Sinclair a souligné ici que l'augmentation des frais d'utilisateur était de l'ordre de 15 p. 100. Vous avez ensuite fait remarquer que si cette tendance se poursuivait, cette hausse allait se traduire par des coûts additionnels de quelque 400 millions de dollars par année. Pouvez-vous nous dire si le prix d'un billet influe sur les frais d'utilisateur exigés, ou si on impose des frais uniformes chaque fois qu'un appareil se pose et utilise les installations aéroportuaires?

**M. Sinclair:** Sur le prix d'un billet, je dirais qu'à l'heure actuelle, les frais d'utilisateur représentent un peu plus de 4 p. 100.

**Le sénateur Bosa:** Est-ce un facteur utilisé pour calculer les frais?

**M. Sinclair:** Ça ne comprend pas la taxe sur le transport aérien.

**Le sénateur Bosa:** Qui s'élève à ... ?

**M. Sinclair:** Un autre 12 p. 100.

**Le sénateur Bosa:** Par passager?

**M. Sinclair:** En moyenne, oui.

**Le sénateur Bosa:** Donc, lorsqu'un avion qui ne transporte que quelques passagers, mettons quatre ou cinq, se pose, les revenus pour l'aéroport sont très minimes si les frais sont calculés de cette façon.

**M. Sinclair:** Habituellement, les frais d'utilisateur exigés des lignes aériennes sont calculés en fonction de la capacité de l'appareil plutôt qu'en fonction du nombre de passagers.

**Le sénateur Bosa:** C'est ce que j'essayais de savoir.

**M. Sinclair:** Si votre achalandage est très faible, vos coûts sont donc très élevés.



[Text]

**Senator Bosa:** I have difficulty on the figure you mentioned on page 6. You say that the industry should earn 8% after tax on sales in order to accumulate a profit of \$450 million. When you say 8% of sales after tax, how do you translate it into capital invested?

**Mr. Sinclair:** If you use the term "total capital employed", it comes out to pretty close to 7% to 8%. In this industry we are pretty close to a 1:1 ratio in terms of assets employed to total revenue.

**Senator Bosa:** The ratio is 1:1. Is there no financing of the equipment?

**Mr. Sinclair:** Oh, yes. Remember I used the term "total capital employed", which will include both equity and debt.

**Senator Bosa:** No, I am asking how it relates to capital invested.

**Mr. Sinclair:** Do you mean equity investment? It would amount to a return of approximately . . . I would have to go back and recheck it. There have been so many gyrations in the industry over the past 18 months that I am not sure the figure I had in mind for equity in the past would still be—

**Senator Bosa:** It has to be pretty substantial.

**Mr. Sinclair:** There is no company I know of in the industry that operates on a 1:1 ratio. After Canadian Airlines International did their deal with Canadian Pacific, they had a 5:1 debt ratio. Depending upon how you categorize certain elements of Air Canada's capital structure, you can get differing answers on the question.

They have the things they call "perpetual debt". Do you treat it as debt or equity? Depending on what category you put it in, it gives you a different answer. I am not sure the ratio of capital employed or equity employed is a meaningful ratio.

**Senator Bosa:** In measuring the rate of return?

**Mr. Sinclair:** In measuring any sort of return. I think you have to do it on capital employed.

**Senator Bosa:** I have just one more question, Mr. Chairman. You make reference to labour negotiations. You seem to lament that you have not made as much progress as you or the industry would have liked to and that in future you will bargain aggressively for increased productivity. How do you compare productivity in the aviation industry in Canada with that in the United States?

**Mr. Sinclair:** I think in Canada we have working conditions in our labour contracts that are much more onerous and much more costly than what the U.S. industry has in labour contracts with their respective unions. There are also several carriers in the United States that are not unionized. They have cost structures that are significantly less than that of their competitors in the U.S. industry. We therefore have a substantial way

[Traduction]

**Le sénateur Bosa:** J'ai du mal à comprendre les chiffres que vous mentionnez à la page 6. Vous dites que l'industrie doit garder 8 p. 100 des ventes après taxe pour pouvoir accumuler des profits de l'ordre de 450 millions de dollars. Lorsque vous dites 8 p. 100 des ventes après taxe, comment traduisez-vous ce pourcentage en capital investi?

**M. Sinclair:** Si vous utilisez l'expression «total du capital investi», ce pourcentage frôle les 7 à 8 p. 100. Dans l'industrie, le rapport est presque de 1 à 1 pour ce qui est de l'actif utilisé par rapport aux recettes totales.

**Le sénateur Bosa:** Le rapport est de 1 pour 1. Ne devez-vous pas financer l'achat de matériel?

**M. Sinclair:** Bien sûr. Remarquez que j'ai utilisé l'expression «total du capital investi», ce qui englobe à la fois les capitaux propres et le passif.

**Le sénateur Bosa:** Non, je me demande comment cela influe sur le capital investi.

**M. Sinclair:** Voulez-vous parler de l'investissement de capitaux propres? Cela donnerait un rendement d'environ . . . Je ne saurais dire; je vais devoir revérifier. Il y a eu tellement de revirements dans l'industrie au cours des 18 derniers mois que je ne suis pas sûr que le chiffre que j'ai en tête correspond toujours à la réalité—

**Le sénateur Bosa:** Ce chiffre doit être assez élevé.

**M. Sinclair:** Je ne connais aucune compagnie dans l'industrie qui fonctionne avec un coefficient de 1 à 1. Après que la société Canadian Airlines International a conclu son marché avec Canadien Pacifique, elle fonctionnait avec un coefficient d'endettement de 5 pour 1. Selon la façon dont vous classez certains éléments de la structure du capital d'Air Canada, vous obtenez différentes réponses à cette question.

Air Canada a ce qu'elle appelle une «dette permanente». Allez-vous considérer cette dette comme faisant partie du passif ou des capitaux propres? Selon la catégorie dans laquelle vous la classez, vous allez obtenir un résultat différent. Je doute que le rapport des capitaux utilisés ou des capitaux propres utilisés soit une donnée pertinente.

**Le sénateur Bosa:** Pour calculer le taux de rendement?

**M. Sinclair:** Pour calculer n'importe quel genre de rendement. Je pense que vous devez vous fier aux capitaux investis.

**Le sénateur Bosa:** J'ai juste une autre question, monsieur le président. Vous avez fait mention des négociations collectives. Vous semblez dire que vous n'avez pas fait autant de progrès que vous ou l'industrie auriez aimé en faire, et qu'à l'avenir, vous allez négocier les questions de productivité avec plus de fermeté. Comment compariez-vous la productivité de l'industrie canadienne de l'aviation par rapport à celle des États-Unis?

**M. Sinclair:** Je pense qu'ici, les conditions de travail prévues dans les conventions collectives sont beaucoup plus coûteuses que celles négociées par l'industrie américaine avec ses différents syndicats. Il y a aussi plusieurs transporteurs aux États-Unis qui ne sont pas syndiqués. Leurs coûts de fonctionnement sont donc beaucoup moins élevés que ceux de leurs concurrents sur le marché américain. Nous avons donc beaucoup de che-

[Text]

to go in terms of getting productivity gains that would put us on a level plane with some of our American competition.

**Senator Bosa:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any further questions? No? Thank you very much, sir.

**Mr. Sinclair:** Thank you.

**The Chairman:** Hon. senators, the next witness is Mr. Peter Dawes, President, Automobile Importers of Canada. Mr. Dawes. Go ahead, sir.

**Mr. Peter Dawes (President, Automobile Importers of Canada):** Thank you, Mr. Chairman. With your agreement I will read a short statement and take questions from your committee members.

Hon. senators, thank you for your invitation and the opportunity to appear before the Senate Committee on Transportation and Communications to give testimony on Bills C-18 and C-19.

The 750 members of our parent association, the Canadian Importers Association, are major users of Canadian transport systems in all their forms. We annually import in this country \$112 billion worth of goods. As importers, we almost always have a higher transportation cost than domestic producers, as we by definition do not have our suppliers' production facilities located next to the major markets. Our transport cost is, therefore, usually a higher percentage of our total cost than that which domestic producers face.

Land transport distances from Atlantic ports of Halifax and Saint John, and the Pacific port of Vancouver, to major markets of central Canada are both long and expensive. To maintain our competitiveness in the highly competitive domestic markets and to pass on the most competitive prices to Canadian consumers, transportation costs must be rigorously scrutinized and kept to a minimum.

The Automobile Importers of Canada is a sector group within the Canadian Importers Association and is comprised of 17 multinational auto makers, including BMW Canada, Honda Canada, Hyundai Auto Canada, Jaguar Canada, Lada Canada, Lamborghini Canada, Mazda Canada, Mercedes Benz Canada, Nissan Automobile Canada, Rolls Royce Motor Cars Canada, Saab-Scania Canada, Subaru Auto Canada, Suzuki Canada, Toyota Canada, Volkswagen Canada and Jugo Cars of Canada. These companies altogether enjoy a current 28% market share, and therefore not only compete vigorously among themselves but against the dominant U.S. auto makers as well.

The transportation-cost component, therefore, is critical to their overall success. For this reason the Automobile Importers of Canada strongly support the present legislation and encour-

[Traduction]

min à parcourir avant que notre niveau de productivité soit comparable à celui de nos concurrents américains.

**Le sénateur Bosa:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Non? Je vous remercie beaucoup, monsieur.

**M. Sinclair:** Je vous remercie.

**Le président:** Honorables sénateurs, le prochain témoin est M. Peter Dawes, président, Association canadienne des importateurs d'automobiles. Monsieur Dawes. Allez-y, monsieur.

**M. Peter Dawes, président, Association canadienne des importateurs d'automobiles:** Je vous remercie, monsieur le président. Si vous le permettez, je vais d'abord lire un court exposé avant de répondre aux questions des membres de votre comité.

Honorables sénateurs, je vous remercie de votre invitation et de l'occasion que vous m'offrez de comparaître devant le Comité sénatorial des transports et des communications pour vous faire part de mon témoignage sur les projets de loi C-18 et C-19.

Les 750 membres de notre association mère, en l'occurrence l'Association des importateurs canadiens, sont parmi les principaux utilisateurs des réseaux de transport canadiens sous toutes leurs formes. Nous importons annuellement au pays l'équivalent de 112 milliards de dollars en marchandises. En tant qu'importateurs, nos frais de transport sont presque toujours plus élevés que ceux des producteurs canadiens, puisque, par définition, les installations de production de nos fournisseurs ne sont pas situées à proximité des principaux marchés. Par conséquent, le pourcentage de nos frais généraux consacré au transport est habituellement plus élevé que celui des producteurs canadiens.

Le transport terrestre entre les ports d'Halifax et de St-Jean sur l'Atlantique et celui de Vancouver sur le Pacifique vers les principaux marchés du centre du pays est à la fois long et coûteux. Pour pouvoir soutenir la concurrence féroce qui s'exerce sur les marchés intérieurs et offrir les prix les plus concurrentiels possible aux consommateurs canadiens, nous devons surveiller constamment les frais de transport et les garder au niveau le plus bas possible.

L'Association canadienne des importateurs d'automobiles fait partie de l'Association des importateurs canadiens et regroupe 17 entreprises multinationales spécialisées dans la fabrication de voitures, dont BMW Canada, Honda Canada, Hyundai Auto Canada, Jaguar Canada, Lada Canada, Lamborghini Canada, Mazda Canada, Mercedes Benz Canada, Nissan Automobile Canada, Rolls Royce Motor Cars Canada, Saab-Scania Canada, Subaru Auto Canada, Suzuki Canada, Toyota Canada, Volkswagen Canada et Jugo Cars du Canada. Ces sociétés se partagent 28 p. 100 du marché. Elles doivent donc non seulement se livrer entre elles une féroce concurrence, mais aussi à l'égard des puissants fabricants américains d'automobiles.

Les frais de transport sont donc un élément crucial dans le succès de ces entreprises. C'est pourquoi l'Association canadienne des importateurs d'automobiles appuie fermement les projets de lois actuels et exhorte le Sénat à les adopter sans



*[Text]*

age the Senate to pass this bill without amendment. In our view this bill achieves the following important objectives:

One, it puts in place a system in which safety is the top regulatory priority, and not economic regulation. The National Transportation Policy statement, paragraph 3.(1)(a), requires that the national transportation system meet the highest practicable safety standard. In our view a safe system is both an efficient and cost-effective system, and with our legislators and regulators focusing their attention of safety, consumers of Canada cannot help but benefit.

Two, confidential contracting will allow our members and other shippers to purchase transportation service on a normal commercial basis, in the same fashion as we purchase other goods and services. Shippers and carriers will be able to negotiate service levels, the supply of rail cars and liability arrangements to serve their specific needs. In each case the arrangements will be tailored to the shippers' specific needs at prices reflecting their requirements, rather than at list prices.

If rail carriers abuse the confidential-contract provisions of this bill, we believe unfair sharing of information ought to be addressed in the same way that price collusion is addressed in all other industries under the provisions of the Competition Act.

Three, the competitive access provisions are the key competitive measure that will protect the remote shipper, whether large or small, from monopolistic carrier practices. A significant percentage of the total tonnage moved by the Automobile Importers of Canada is local to one railway. Competitive access provisions will allow more shippers freedom of choice respecting the movement of their products to market.

In particular, competitive line rates or CLRs offer an alternative to the rail captive shipper who is faced with non-competitive, monopolistic service by the local carrier. That shipper should have access to all potential carriers in their locale, whether they be Canadian or American.

Our members are important users of Canadian railways and will continue to be so. We find it very encouraging, however, that the legislation gives us recourse to American railroads. This provision will have a very positive effect when we sit down to negotiate with the railways. To date, the system has always favoured the carrier.

Fourthly, the changes to interprovincial trucking will provide our importers with more carrier options and significantly improved price competition. At the moment, a significant growing percentage of our goods are moved by truck. When

*[Traduction]*

amendements. À notre avis, le projet de loi C-18 rejoint les objectifs suivants:

D'abord, il met en place un système en vertu duquel la réglementation insistera d'abord sur la sécurité plutôt que sur l'aspect économique. L'énoncé de la politique nationale des transports, au paragraphe 3(1)a, exige que le réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique. À notre avis, un réseau sécuritaire doit être à la fois efficace et rentable, et il ne pourra être que profitable aux consommateurs canadiens que les législateurs et les organismes de réglementation insistent sur la sécurité.

Deuxièmement, le caractère confidentiel conféré aux contrats va permettre à nos membres et aux autres expéditeurs d'acheter leurs services de transport dans un cadre commercial normal, de la même façon que s'ils achetaient d'autres biens et services. Les expéditeurs et les transporteurs pourront négocier le niveau des services, le nombre de wagons et les dispositions relatives aux obligations de chaque partie de façon à satisfaire à leurs besoins précis. Dans chaque cas, les dispositions seront établies en fonction des besoins particuliers des expéditeurs, à des prix qui tiendront compte de leurs exigences plutôt qu'en fonction des prix courants.

Si les transporteurs ferroviaires abusent des dispositions de ce projet de loi relatives au caractère confidentiel des contrats, nous croyons que la divulgation injustifiée de renseignements devra être traitée de la même façon que sont abordés les cas de collusion dans toutes les autres industries en vertu des dispositions de la Loi sur la concurrence.

Troisièmement, les dispositions relatives à l'accès concurrentiel constituent une mesure clé qui va protéger les expéditeurs éloignés, qu'ils soient gros ou petits, des pratiques monopolistiques des transporteurs. Une part importante du tonnage total transporté par les membres de l'Association canadienne des importateurs d'automobiles dépend d'un seul transporteur ferroviaire. Ces dispositions vont donner aux expéditeurs une plus grande marge de manœuvre en ce qui concerne le transport de leurs produits vers le marché.

Ainsi, les prix de ligne concurrentiels ou PLC offrent une solution de rechange valable aux expéditeurs qui dépendent du transport ferroviaire et sont à la merci des pratiques monopolistiques et non concurrentielles des transporteurs régionaux. Ces expéditeurs devraient pouvoir recourir au service de tous les transporteurs régionaux existants, que ceux-ci soient Canadiens ou Américains.

Nos membres sont d'importants utilisateurs des chemins de fer canadiens et vont continuer à l'être. Nous trouvons toutefois encourageant que ce projet de loi nous offre la possibilité de recourir aux services des sociétés de chemin de fer américaines. Cette disposition aura une influence très positive lorsque nous nous assoirons pour négocier avec les transporteurs ferroviaires. Jusqu'ici, le système a toujours favorisé le transporteur.

Quatrièmement, les changements apportés aux dispositions relatives au camionnage interprovincial vont accroître le nombre d'options offertes à nos importateurs et ainsi rendre les prix beaucoup plus concurrentiels. À l'heure actuelle, une pro-

[Text]

free market entry is artificially constrained through economic regulations, rates are maintained at an artificially high level as opposed to market-related rates.

Fifthly, lastly and contrary to the views cited in some quarters, the bill will strengthen the well-being of the transportation industry itself. Lower prices of imported goods mean greater demand. Greater import volumes help Canadian exporters not only in foreign access, but also in competitive transportation costs resulting from greater volumes of goods being shipped by rail, truck and sea.

It is not an accident that rail employment has been falling steadily over the past decade. It is a consequence of a historic, long-term downward trend that has been at play since 1967. This trend is due to changing railway technology and market conditions that have been exacerbated by an outdated regulatory system that protects and prolongs inefficiency.

Hon. senators, the bills before you are the result of the work, as you well know, of two governments and four Ministers, going all the way back to the early 1980s. We do not see it as a partisan or political document but as the best efforts of all governments and industry to make our transportation system the most efficient possible to meet increasingly competitive markets of the next century, and to redress historic inequities between shipper-carrier relations in both western Canada, where captivity predominates, and Atlantic Canada, which is 80% captive to Canadian National Railways.

The consultative period has been detailed and, in our view, thorough. We have participated in the debate since the beginning, and we believe we can assure this committee that the legislation as presented strikes the best possible balance between the interests of both carriers and shippers. To facilitate adjustment in accordance with changing market conditions, the review provides for further fine-tuning at a later date.

In the view of the Automobile Importers of Canada, this is good, responsible, constructive and progressive legislation. Our support for it is unequivocal. It is certainly in the best interests of members of our association and, we believe, in the best interests of Canadian consumers, business and the economy as a whole. Every day this bill goes unpassed, it costs our members money. We look forward to your support of the legislation and urge its speedy passage through the Senate. This, Mr. Chairman, concludes my formal statement.

**The Chairman:** Question period. Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, the Automobile Importers of Canada place great emphasis on safety, as the statement

[Traduction]

portion de plus en plus importante de nos marchandises sont transportées par camion. Lorsque l'accès à un service est contrôlé, les tarifs se maintiennent à un niveau artificiellement élevé au lieu de varier en fonction des fluctuations du marché.

Enfin, et contrairement à l'opinion exprimée par certains intéressés, le projet de loi va améliorer le sort de l'industrie du transport elle-même. La baisse des prix des marchandises importées va accroître la demande. L'accroissement du volume des importations va aider les exportateurs canadiens non seulement à avoir accès aux marchés étrangers, mais elle va aussi leur permettre de réduire leurs frais de transport grâce au volume plus grand de marchandises qui seront expédiées par chemin de fer, par camion et par bateau.

Ce n'est pas un hasard si le nombre d'emplois dans l'industrie ferroviaire n'a cessé de diminuer au cours de la dernière décennie. C'est le résultat à long terme d'une tendance à la baisse observable depuis 1967. Cette tendance est attribuable aux changements technologiques survenus dans l'industrie ferroviaire et aux conditions du marché, lesquels ont été exacerbés par un système de réglementation dépassé qui n'a fait que favoriser l'inefficacité.

Honorables sénateurs, les projets de loi que vous avez devant vous sont le résultat, comme vous le savez, du travail de deux gouvernements et de quatre ministres, puisque leur mise en chantier remonte déjà au début des années 80. Nous les voyons pas comme des documents politiques ou partisans mais comme le fruit des efforts concertés des gouvernements et de l'industrie pour rendre notre réseau de transport le plus efficace possible de façon à ce qu'il puisse soutenir la concurrence croissante qui risque de s'exercer dans l'industrie au cours de siècle prochain et pour remédier aux injustices historiques qui ont caractérisé les relations entre les expéditeurs et les transporteurs, tant dans l'Ouest du pays, où les expéditeurs sont presque tous à la merci des transporteurs, que dans l'Est, où 80 p. 100 des expéditeurs dépendent de la compagnie de chemin de fer Canadien National.

La période de consultation a été suffisamment longue, à notre avis. Nous avons participé au débat depuis le début et nous pouvons vous assurer que ces projets de loi, dans leur version actuelle, assurent le meilleur équilibre possible entre les intérêts des transporteurs et ceux des expéditeurs. Pour faciliter l'adaptation aux conditions changeantes du marché, il faudra sans doute procéder à de nouveaux ajustements à une date ultérieure.

De l'avis de l'Association canadienne des importateurs d'automobiles, ces projets de loi sont justes, constructifs et progressifs. Ils ont notre appui inconditionnel. Ils servent sans aucun doute les meilleurs intérêts des membres de notre association et, selon nous, les meilleurs intérêts des consommateurs canadiens, des entreprises et de l'ensemble de notre économie. Plus vous mettez de temps à adopter ce projet de loi, plus il en coûtera à nos membres. C'est pourquoi nous comptons sur votre appui et vous exhortons à adopter rapidement ce projet de loi. Cela, monsieur le président, conclut mon exposé officiel.

**Le président:** Y a-t-il des questions? Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, l'Association canadienne des importateurs d'automobiles accorde une



*[Text]*

asserts. Bill C-19 is to go into effect as of January 1, 1988, notwithstanding that all aspects of the National Safety Code will not have been agreed upon and put in effect as of that date. This morning, the Canadian Trucking Association proposed an amendment. I wonder if Mr. Dawes is familiar with the amendment.

**Mr. Dawes:** I am not, sir.

**Senator Stewart:** All right. Then the amendment would be as follows:

This act, except for this clause and clause 26, shall come into force on a date to be prescribed by the Governor in Council on the recommendation of the Minister and following further consultation with the provinces when the Minister is satisfied that the key elements of the National Safety Code have been implemented and can be adequately enforced by sufficient provinces to make it a viable national regime.

They testified that they would be quite happy if the date as fixed by the Governor in Council under this provision would in fact be January 1, 1988. In other words, they are not quarrelling with the date, but they do want to have the National Safety Code, or at least the key elements thereof, in place before we move over to the reverse-onus test.

Given the high position you give to safety, would you be inclined to look favourably upon that amendment?

**Mr. Dawes:** I would, Senator, certainly be inclined to look favourably on the underlying philosophy of that amendment, but in fact the trucking industry presently therefore does not meet the safety code but presumably would be striving constantly toward that end. It seems to be an unnecessary amendment when presumably that would occur in the course of time in any case.

**Senator Stewart:** We are talking about the provincial governments adopting the provisions of the National Safety Code and putting in place the various inspectors and other arrangements necessary for the enforcement of the code. The Canadian Trucking Association would prefer not to move to new entry rules until such time as the Minister is satisfied that the highway environment is safe. Surely, you would not quarrel with that.

**Mr. Dawes:** I certainly do not quarrel with the thrust of that view, no.

**Senator Stewart:** I do not think I have any other questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Davey.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, I have a couple of questions. You stated that these companies all together enjoy a current 28% market share. I am wondering what is the parallel market share in the United States. Would you happen to know that?

**Mr. Dawes:** Automobile share of markets?

*[Traduction]*

grande importance à la sécurité, comme en témoigne l'exposé de M. Dawes. Le projet de loi C-19 doit entrer en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1988, même si à cette date, tous les aspects du Code canadien de sécurité n'auront pas été convenus et ne seront pas entrés en vigueur. Ce matin, l'Association canadienne du camionnage a proposé un amendement. Je me demande si M. Dawes est au courant de la teneur de cet amendement.

**M. Dawes:** Non, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Bon. L'amendement en question se lit comme suit:

Cette loi, sauf en ce qui a trait à cette clause et à la clause 26, entrera en vigueur à une date prescrite par le gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre et après de nouvelles consultations avec les provinces lorsque le ministre sera convaincu que les principaux éléments du Code national de sécurité ont été mis en œuvre et peuvent être appliqués convenablement par un nombre suffisant de provinces pour en faire un régime national viable.

Ils ont déclaré qu'ils seraient très heureux si la date fixée par le gouverneur en conseil en application de cette disposition était en fait le 1<sup>er</sup> janvier 1988. En d'autres termes, ils n'ont rien à redire quant à la date, mais ils veulent que le Code national de sécurité ou, au moins, ses principaux éléments soient mis en application avant que nous procédions au test du fardeau inversé.

Étant donné la grande importance que vous accordez à la sécurité, seriez-vous disposé à envisager cette modification d'un oeil favorable?

**M. Dawes:** Je serais certainement disposé, monsieur le sénateur, à examiner d'un oeil favorable la philosophie qui sous-tend cette modification, mais en fait l'industrie du camionnage ne satisfait donc pas en ce moment au code de sécurité, mais s'appliquerait vraisemblablement sans relâche à y satisfaire. Cette modification semble inutile puisque, de toute façon, l'objectif sera probablement atteint avec le temps.

**Le sénateur Stewart:** Nous parlons du fait pour les gouvernements provinciaux d'adopter les dispositions du Code national de sécurité et de prévoir les divers inspecteurs et les autres mesures nécessaires à la mise en application du code. L'Association canadienne du camionnage préférerait ne pas être soumise à de nouvelles règles d'admission avant que le ministre ne soit convaincu que les grandes routes sont sûres. Vous n'avez sûrement rien à redire à ce sujet.

**M. Dawes:** Je n'ai certainement rien à redire au sujet de ce point de vue comme tel, non.

**Le sénateur Stewart:** Je ne pense pas avoir d'autres questions, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Davey.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, j'ai deux ou trois questions. Vous avez déclaré que ces compagnies contrôlent actuellement 28 p. 100 du marché, ensemble. Je me demande quelle est la part correspondante du marché aux États-Unis. Le sauriez-vous, par hasard?

**M. Dawes:** La part du marché automobile?

[Text]

**Senator Davey:** You are saying here that your companies all together enjoy a current 28% market share, presumably of the Canadian car market.

**Mr. Dawes:** That is correct, yes.

**Senator Davey:** What is the comparable figure in the United States?

**Mr. Dawes:** I do not have the latest statistic available. It is, if I am not mistaken, at the present time comparable.

**Senator Davey:** It is comparable.

**Mr. Dawes:** I believe so.

**Senator Davey:** Does deregulation in the United States work to the advantage of your companies in the United States?

**Mr. Dawes:** Yes, it did. It did, Senator.

**Senator Davey:** Are all of these cars that are listed here shipped directly to Canada, or do they go to the United States first?

**Mr. Dawes:** They are all shipped directly to Canada through either east coast ports or west coast ports, other than when there is some labour dispute at any of the ports, in which case they do move to the closest U.S. port, but are rapidly brought to the nearest Canadian rail link and shipped through Canada.

**Senator Davey:** You also say in here at one point that your members are important users of Canadian railways and will continue to be so. Are we to believe from that, then, that all things being equal, you will deal with Canadian carriers?

**Mr. Dawes:** Yes.

**Senator Davey:** That is the only question I have.

**The Chairman:** Senator Bosa.

**Senator Bosa:** What about shipping through the Great Lakes? Do none of these carriers dock their ships at, say, Montreal or Toronto or beyond that? Must they unload their cargo on the Atlantic or on the Pacific?

**Mr. Dawes:** No. Indeed, there are a number of examples of motor car companies that do use the seaway system, but at the moment, only as far as Montreal. It has been some years since anyone came all the way through to the Great Lakes.

**Senator Bosa:** Do you have any projections as to the savings these companies might effect if this bill became law?

**Mr. Dawes:** The savings are difficult to project. Since we have not had really the experience, we are not sure just quite the latitude, shall I say, of the potential saving. We believe it to be substantial.

We believe it to be substantial for a number of reasons. One of the principal reasons is that in our freight rate negotiations traditionally with the railways, we have been totally unsuccessful.

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Vous dites ici que vos compagnies, ensemble, ont actuellement 28 p. 100 du marché, du marché canadien de l'automobile, je suppose.

**M. Dawes:** C'est exact, oui.

**Le sénateur Davey:** Quel est le chiffre correspondant aux États-Unis?

**M. Dawes:** Je n'ai pas les dernières statistiques disponibles. Sauf erreur, c'est à peu près pareil à l'heure actuelle.

**Le sénateur Davey:** C'est à peu près pareil.

**M. Dawes:** Je le crois.

**Le sénateur Davey:** La déréglementation américaine joue-t-elle en faveur de vos compagnies aux États-Unis?

**M. Dawes:** Oui, elle a joué, Elle a joué, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Davey:** Toutes les automobiles qui sont inscrites sur cette liste sont-elles expédiées directement au Canada ou passent-elles d'abord par les États-Unis?

**M. Dawes:** Elles sont toutes expédiées directement au Canada par les ports de la côte est ou ceux de la côte ouest, sauf s'il y a un conflit de travail à l'un ou à l'autre des ports, auquel cas elles sont acheminées au port américain le plus proche pour être ensuite apportées rapidement à la liaison ferroviaire canadienne la plus proche et envoyées à destination au Canada.

**Le sénateur Davey:** Vous dites également quelque part dans ce document que vos membres sont d'importants utilisateurs des chemins de fer canadiens et qu'ils le demeureront. Devons-nous en déduire que, toutes choses étant par ailleurs égales, vous ferez affaire avec des transporteurs canadiens?

**M. Dawes:** Oui.

**Le sénateur Davey:** C'est la seule question que j'ai.

**Le président:** Sénateur Bosa.

**Le sénateur Bosa:** Qu'en est-il du transport par les Grands Lacs? N'y a-t-il aucun de ces transporteurs qui fassent accoster leurs navires, disons, à Montréal, à Toronto ou plus loin? Sont-ils obligés de décharger leur cargaison sur l'Atlantique ou sur le Pacifique?

**M. Dawes:** Non. En fait, il y a un certain nombre de compagnies de transport d'automobiles qui utilisent la voie maritime, mais pour le moment, elles s'arrêtent à Montréal. Il y a un certain nombre d'années que l'on ne s'est pas rendu jusqu'aux Grands Lacs.

**Le sénateur Bosa:** Avez-vous fait des projections quant aux économies que ces compagnies pourraient réaliser si ce projet devenait loi?

**M. Dawes:** Les économies sont difficiles à prévoir. Étant donné que nous n'avons pas vraiment d'expérience, nous ne savons pas au juste quelle serait l'ampleur exacte, si je peux m'exprimer ainsi, des économies possibles. Nous croyons qu'elles seraient substantielles.

Nous croyons qu'elles seraient substantielles pour un certain nombre de raisons. L'une des principales raisons, c'est que dans le cadre de nos négociations traditionnelles avec les lignes



[Text]

ful in getting any idea of the actual costs faced by the railways. I have not talked to any other major shippers—or I should say I have not talked to all the other major shippers on this topic—but clearly very few, if any, ever have access to such information.

Therefore, by introducing the strong element of competition, we believe that while we may not get to see the cost of shipping, there is in fact some margin there. We believe the cost of transporting goods will be lessened considerably.

**Senator Bosa:** Are Canadian automobile producers' shipping costs on the same basis as those of other companies?

**Mr. Dawes:** They are usually and traditionally fractionally lower, we believe, because of volumes perhaps.

**Senator Bosa:** But not because of discrimination.

**Mr. Dawes:** I would like to think not, Senator.

**Senator Bosa:** Okay. Thank you.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** You emphasize the fact that imported automobiles came in ordinarily through Canadian ports. Is there any legal reason for this?

**Mr. Dawes:** No.

**Senator Stewart:** Then perhaps you might find under this new regime, just to create an example, that you could land automobiles at Seattle or Portland, use the services of an American carrier, such as Burlington Northern, bring them down perhaps to Detroit, if it would not be too much of an offence, and bring them into Canada at that point. Had you thought of this routing?

**Mr. Dawes:** We in fact have, Senator Stewart. I must tell you we have had that experience precisely because of labour disruptions and problems in the port of Vancouver. It then became necessary to do precisely as you suggest and to move the product through the port of Seattle.

As you would expect, the motor car companies have looked at every option and indeed have tested every possible option. At no time is it more cost effective to move product across from the west coast to central Canada through the United States for a number of reasons aside from cost. There is enormous vandalism across the United States in terms of moving the product, even in enclosed railcars. There are delays resulting from customs and surveys for insurance reasons, which need to take place and which are extremely onerous in the United States because of the volume handled there. Of course there are exchange rates that play to this equation. Finally there is an enormous difference in safety.

**Senator Stewart:** Would the same apply to shipments coming in on east coast American ports?

[Traduction]

de chemin de fer à propos du tarif de transport des marchandises, nous n'avons absolument jamais réussi à avoir la moindre idée des frais réels à assumer par les lignes de chemin de fer. Je n'ai parlé à aucun autre gros expéditeur—ou je devrais plutôt dire que je n'ai pas parlé de cette question à tous les autres gros expéditeurs—mais très peu, de toute évidence, s'il en est, ont accès à de tels renseignements.

Donc, en introduisant cet important élément de concurrence, nous croyons que, même si nous n'arrivons pas à découvrir quels sont les frais d'expédition, il y a là, en réalité, une certaine marge de manœuvre. Nous croyons que le coût du transport des marchandises baissera considérablement.

**Le sénateur Bosa:** Les frais d'expédition des fabricants canadiens d'automobiles sont-ils équivalents à ceux des autres compagnies?

**M. Dawes:** Ils sont habituellement et traditionnellement un tout petit peu moins élevés, croyons-nous, en raison peut-être des volumes.

**Le sénateur Bosa:** Mais pas à cause de la discrimination.

**M. Dawes:** J'aimerais croire que non, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Bosa:** D'accord! Merci.

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Vous soulignez que les automobiles importées nous arrivent ordinairement par les ports canadiens. Y a-t-il une raison juridique à cela?

**M. Dawes:** Non.

**Le sénateur Stewart:** Dès lors, seulement à titre d'exemple, on pourrait peut-être dévourrir qu'en vertu du nouveau régime, vous pourriez débarquer des automobiles à Seattle ou à Portland, avoir recours aux services d'un transporteur américain tel Burlington Northern, les transporter peut-être à Detroit si ce n'était pas trop osé, et les faire entrer au Canada à cet endroit. Aviez-vous pensé à cet itinéraire?

**M. Dawes:** Nous y avons en effet pensé, sénateur Stewart. Je dois vous dire que nous avons fait cette expérience précisément en raison de perturbations et de problèmes ouvriers survenus dans le port de Vancouver. Il a donc été nécessaire de procéder exactement comme vous le dites et d'acheminer la marchandise en passant par le port de Seattle.

Comme on pouvait s'y attendre, les transporteurs d'automobiles ont envisagé toutes les possibilités et on en même essayé toutes les possibilités. Il n'est jamais plus rentable de transporter des marchandises de la côte ouest au Canada central en passant par les États-Unis, et ce, pour différentes raisons autres que de coût. Il y a énormément de vandalisme aux États-Unis sur les marchandises transportées, même dans des wagons fermés. Il y a des retards aux douanes et des inspections qui doivent se faire pour des raisons d'assurance, inspections qui sont extrêmement onéreuses aux États-Unis du fait des quantités qui y sont manipulées. Évidemment, il y a les taux de change qui entrent en ligne de compte. Finalement, il y a une énorme différence en termes de sécurité.

**Le sénateur Stewart:** Serait-ce la même chose pour les chargements passant par les ports américains de la côte est?

[Text]

**Mr. Dawes:** Yes, but to a lesser extent, clearly.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any further questions? Thank you very much, Mr. Dawes.

**Mr. Dawes:** Mr. Chairman, thank you.

**The Chairman:** Hon. senators, if you do not mind, I would like to have a very short in camera meeting after this adjournment.

[Traduction]

**M. Dawes:** Oui, mais dans une moindre mesure, de toute évidence.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Merci beaucoup, monsieur Dawes.

**M. Dawes:** Monsieur le président, merci.

**Le président:** Messieurs et Mesdames les sénateurs, si vous n'avez pas d'objection, j'aimerais tenir une très brève séance à huis clos après cet ajournement.

---













If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Canadian Aviation Safety Board:*

Mr. Bernard M. Deschênes, President;  
Mr. Ken Johnson, Executive Director;  
Mr. William Tucker, Director of Security Programs.

### *From the Canadian Trucking Association:*

Mr. Bill MacKinnon, President of CTC and Chief Executive  
Officer of MacKinnon Transport, Guelph;  
Mr. Louis-Paul Tardif, General Manager;  
Mr. Ken MacLaren, Vice President, Government Relations.

### *From the Iron Ore Company of Canada:*

Mr. Carl Nickels, President;  
Mr. Jean-Pierre Maltais, Director of Public Affairs;  
Mr. Frank Titas, Vice President and Corporate Secretary.

### *From Transport 2000:*

Mrs. Raymonde Cahill, Past President;  
Mr. John Howe, Research Assistant.

### *From Wabush Mines/Pickands Mather Co:*

Mr. Frank H. Carter, General Solicitor;  
Mr. J. F. Howard, (Blake, Cassels and Graydon).

### *From the Air Transport Association of Canada:*

Mr. Gordon Sinclair, President and Chief Executive Officer.

### *From Automobile Importers of Canada:*

Mr. Peter Dawes, Secretary to the AIC and Senior Vice  
President of the Canadian Importers Association.

### *Du Bureau canadien de la sécurité aérienne:*

M. Bernard M. Deschênes, président;  
M. Ken Johnson, directeur exécutif;  
M. William Tucker, directeur, programmes de sécurité.

### *De l'Association canadienne du camionnage:*

M. Bill MacKinnon, président de l'A.C.C., et président et  
chef de la direction de MacKinnon Transport, Guelph;  
M. Louis-Paul Tardif, directeur général;  
M. Ken MacLaren, vice-président, liaison du gouvernement.

### *De la Compagnie Iron Ore du Canada:*

M. Carl Nickels, président;  
M. Jean-Pierre Maltais, directeur aux affaires publiques;  
M. Frank Titas, vice-président et secrétaire corporatif.

### *De Transport 2000:*

M<sup>me</sup> Raymonde Cahill, ancienne présidente;  
M. John Howe, attaché de recherche.

### *De «Wabush Mines/Pickands Mather Co»:*

M. Frank Carter, avocat général;  
M. J. F. Howard, (Blake, Cassels et Graydon).

### *De l'Association canadienne des transports aériens:*

M. Gordon Sinclair, président et chef de la direction.

### *De «Automobile Importers of Canada»:*

M. Peter Dawes, secrétaire de l'AIC et premier vice-prési-  
dent de l'Association des importateurs canadiens inc.





Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987

## SENATE OF CANADA

---

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable Senator LÉOPOLD LANGLOIS

---

*Président:*  
L'honorable sénateur LÉOPOLD LANGLOIS

---

Wednesday, July 29, 1987

Le mercredi 29 juillet 1987

**Issue No. 23**

**Fascicule n° 23**

**Tenth proceedings on:**

**Dixième fascicule concernant:**

Bill C-18, An Act respecting national  
transportation, and

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant  
les transports, et

Bill C-19, Motor Vehicle Transport  
Act, 1986

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les  
transports routiers

**APPEARING**

Blaine Thacker, M.P.,  
Parliamentary Secretary  
to the Minister of Transport

---

**COMPARAÎT**

Blaine Thacker, député,  
secrétaire parlementaire  
du ministre des Transports

---

**WITNESSES:**

(See back cover)

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

De Bané	Macdonald ( <i>Cape Breton</i> )
Bell	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	

*\*Ex officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator De Bané substituted for that of the Honourable Senator Davey. (*July 28, 1987*)

The name of the Honourable Senator Davey substituted for that of the Honourable Senator De Bané. (*July 29, 1987*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

De Bané	Macdonald ( <i>Cap-Breton</i> )
Bell	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur De Bané substitué à celui de l'honorable sénateur Davey. (*le 28 juillet 1987*)

Le nom de l'honorable sénateur Davey substitué à celui de l'honorable sénateur De Bané. (*le 29 juillet 1987*)



**ORDERS OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division."

**ORDRES DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, C.P., que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 29 JUILLET 1987  
SÉANCE DE L'AVANT-MIDI  
(42)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bosa, Davey, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), Stewart et Stollery. (8)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

*Comparait:* M. Blaine Thacker, député; secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

## Témoins:

M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination;

M<sup>me</sup> Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Thacker fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

A 11 h 35, le Comité se réunit à huis clos.

A 12 h 00, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 29 JUILLET 1987  
(43)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 11 h 35, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bosa, Davey, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Cape Breton*), Stewart et Stollery. (8)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Le comité conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

L'honorable sénateur Le Moyne propose

Que le Comité se réunisse à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 29, 1987  
MORNING SITTING  
(42)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bosa, Davey, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), Stewart and Stollery. (8)

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

*Appearing:* Mr. Blaine Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

## Witnesses:

Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Thacker made a presentation and, along with the other witnesses, answered questions.

A 11:35 o'clock a.m., the Committee withdrew to sit in camera.

The Committee adjourned at 12 o'clock noon.

WEDNESDAY, JULY 29, 1987  
(43)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day *in camera* at 11:35 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bosa, Davey, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), Stewart and Stollery. (8)

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer, and Mr. John Christopher, Research Officer.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

The Honourable Senator Le Moyne moved—

That the Committee sit *in camera*, without the benefit of interpretation or transcription services.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.



Le Comité étudie le calendrier de ses travaux futurs.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que le président communique avec le bureau du ministre le mardi 4 août, 1987 pour débattre l'état des Projets de loi.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 12 h 00, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

The Committee examined its upcoming schedule of activities.

The Honourable Senator Stewart moved—

That the Chairman contact the Minister's office on Tuesday August 4, 1987 to discuss the status of the Bills.

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Committee adjourned at 12 o'clock noon.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Wednesday, July 29, 1987

[Text]

**The Chairman:** I call the meeting to order. Good morning.

We have with us this morning Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and departmental officials.

Do you have an opening statement to make, Mr. Thacker?

**Mr. Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport:** Yes.

Mr. Chairman, hon. senators, this is the second occasion on which I have had the privilege of appearing before a Senate committee, and I thank you for your kind invitation. I must say I have spent the past few weeks back in my riding more interested in parades and barbecues, so it was quite a job getting briefed again on these bills, because as you know, I was put into it after the committee stage on the House of Commons side, and it was a fascinating process to get up to speed, so to speak, on Bills C-18, C-19 and C-21.

I note you have had over six days of hearings on these two bills and close to 50 hours of witnesses. I understand you have heard from some 34 witnesses. You will know that on the House side with the bills there were over 600 witnesses considered, which gives us some idea of the enormous complexity and the balancing act that both the House and the Senate have to judge.

Your examination of the bill has continued one of the most extensive consultation processes ever engaged in by the Government of Canada in the preparation of legislation. Over two and a half years of consultations and discussions with all interested parties has resulted in what we believe is a balanced package of reforms, especially with respect to the interests of shippers and carriers.

I may say to you, hon. senators, that I have had several representations made to me by shippers, and particularly in the western part of this huge country there is a very strong feeling that Bills C-18 and C-19 are important for the interests of western Canada. I would not want you to minimize the impact of any decisions you might take with respect to amending Bill C-18.

A fundamental principle of these bills is that transportation exists to serve the needs of shippers and travellers. Bill C-18 provides workable remedies for captive rail shippers who have few practical recourses under the present law. It also provides many for the first time with competitive alternatives. For manufacturers and resource producers, innovative service and price packages in both rail and trucking sectors will allow them to meet the demands of today's changing economy.

## TÉMOIGNAGES

Le mercredi 29 juillet 1987

[Traduction]

**Le président:** Je déclare la séance ouverte. Bonjour.

Nous rencontrons ce matin, M. Blaine Thacker, député et secrétaire parlementaire du ministre des Transports ainsi que des hauts fonctionnaires de ce Ministère.

Voulez-vous prononcer un discours d'ouverture, M. Thacker.

**M. Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports:** Oui.

M. le président, honorables sénateurs et sénatrices, c'est la deuxième fois que j'ai le privilège de me présenter devant un comité sénatorial et je vous remercie de votre invitation. Je dois préciser que j'ai passé les dernières semaines dans mon comté à m'occuper davantage de parades et de barbecues, de sorte que cela n'a pas été facile de faire le point sur la question des projets de loi parce que, comme vous le savez sans doute, j'ai été plongé dans cette question des projets de loi après que les projets aient été étudiés par le Comité de la Chambre des communes. Ça été une expérience fascinante que d'avoir à passer du point mort à la vitesse de croisière, pour ainsi dire, à propos des projets C-18, C-19 et C-21.

J'ai remarqué que les audiences pour ces deux projets de loi ont duré plus de six jours et que vous avez entendu des témoins pendant près de 50 heures. Je crois savoir que vous avez entendu 34 témoins. Peut-être savez-vous que du côté de la Chambre des communes, il y a eu plus de 600 témoins qui ont été considérés en rapport avec ces projets de loi; cela nous donne une idée de l'immense complexité de la question et de l'équilibre que la Chambre des communes et le Sénat doivent trouver.

Votre examen du projet de loi se trouve à prolonger l'une des plus importantes consultations jamais tenue par le gouvernement canadien avant l'adoption de mesures législatives. Les consultations et échanges pendant plus de 2 ans et demie avec tous les intéressés ont conduit à ce que nous croyons être un ensemble équilibré de réformes, notamment pour ce qui est du respect des intérêts des expéditeurs et des transporteurs.

M'est-il permis de dire, honorables sénateurs et sénatrices, qu'en de nombreuses occasions, des expéditeurs, particulièrement de l'ouest de notre immense pays, m'ont dit à quel point ils jugeaient les projets de loi C-18 et C-19 importants pour l'Ouest du pays. Je ne voudrais pas que vous minimisiez la portée des décisions que vous pourriez prendre concernant l'amendement du projet de loi C-18.

Ce projet de loi repose sur un principe fondamental, c'est que les moyens de transport sont au service des expéditeurs et des voyageurs. Le projet de loi C-18 propose des solutions viables pour les expéditeurs qui utilisent le chemin de fer et qui ont peu de recours possibles en vertu de l'actuelle loi. Il offre la possibilité à beaucoup d'entre eux d'avoir pour la première fois des solutions de rechange compétitives. Quant aux manufacturiers et aux producteurs de matières premières, un service novateur et des tarifs spéciaux tant dans les secteurs du transport par rail que par camion vont leur permettre de faire face au défi lancé par l'économie mouvante des années 80.



*[Text]*

Transportation users require—you will recognize these words—a “safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services”. Bills C-18 and C-19 are not simply deregulation. They will remove obstacles to innovation in both services offered and prices charged in the air, rail and trucking modes.

I suppose it is perhaps the same in all parts of the country, but I can certainly speak from western Canada's perspective. Those of us who have come from the agricultural industry, where most of our farmers are captive to one railway or the other, those of us who are familiar with the oil industry and the gas processing industry, the potash industry, the forest industry, feel very strongly and deeply about these bills as a major form of opening up the process to innovation and more competition.

As a result of these bills, shippers will be more competitive at home and abroad, and will be able to maintain existing jobs and create new ones in every region of the country.

As Bill C-18 states in the policy statement in clause 3, competition and market forces are to be whenever possible the prime agents in providing viable and effective transportation services, but where competition cannot work or does not exist, there will be a limited degree of regulation.

In the development of the legislation we have been careful to tailor it to the conditions in Canada. I think the standing committee was unanimous in the discussions I had with them as to just what a wonderful, broad country this is and how diverse it is, and that it is not an easy process to strike the balances. I think even members in the opposition agreed that on balance, when you looked at the whole process, the standing committee had done a very good job with the three parties represented in striking a balance. So in the development of this legislation we have been careful to tailor it to the conditions in Canada.

I know you have been concerned with the differences between the Canadian and the U.S. legislation, and your view, which we share, is that there are fundamental differences between Canada and the U.S. in terms of size, geography, population and economy. These differences have led to a different approach to transport regulation in our country.

I know you are familiar with the phrase that the U.S. deregulated everything, everywhere, all at once. Well, that certainly is not what these bills do. In fact, I very much doubt in my own mind as to whether deregulation is the proper term, even though the media have been promulgating that phrase as if it were a U.S. style of deregulation. That is not a proper characterization at all.

It is a reregulation that will provide for far more competition, far more innovation. It will let our entrepreneurs get out

*[Traduction]*

L'utilisateur des moyens de transport a besoin d'un—vous reconnaîtrez l'expression—«réseau adéquat, efficace, économique et sûr de services de transport viables et efficaces». Les projets de loi C-18 et C-19 ne sont pas seulement des mesures de déréglementation. Ils suppriment les obstacles aux innovations, tant au niveau des services offerts que des prix demandés, qu'il s'agisse de transport par avion, par rail ou par camion.

Je suppose que tout cela vaut pour toutes les parties du pays, mais je suis certain de bien décrire la perspective de l'Ouest canadien. Ceux d'entre nous qui sommes issus du milieu agricole, celui où la plupart de nos fermiers sont captifs d'une ou l'autre des compagnies de chemin de fer, ceux d'entre nous qui connaissent la situation dans l'industrie pétrolière et gazière, ceux d'entre nous qui connaissent la situation dans l'industrie de la potasse et dans l'industrie forestière, croient fermement et profondément que ces projets de loi constituent une forme majeure d'ouverture à l'innovation et à une concurrence accrue.

Ces projets de loi devraient avoir pour conséquence de rendre nos expéditeurs plus compétitifs sur le marché local comme à l'étranger et leur permettre de protéger des emplois et en créer de nouveaux partout au pays.

Comme il est mentionné dans la déclaration de principe du Bill C-18, Clause 3, chaque fois que c'est possible, la concurrence et les forces du marché doivent constituer les principaux agents moteurs de services viables et efficaces de transport, mais là où la concurrence n'existe pas ou ne peut pas fonctionner, il faudra un degré limité de réglementation.

En préparant la législation, nous avons veillé soigneusement à l'ajuster aux conditions canadiennes. Je crois que le comité permanent était unanime lors de nos échanges pour dire combien ce pays est vaste, magnifique et riche par sa diversité et que ce n'est pas facile d'obtenir de bons équilibres. Je crois que même les membres des partis de l'opposition étaient d'accord pour dire qu'au bilan, quand on pesait l'ensemble du processus de la consultation, le comité permanent, avec les trois partis, avait très bien réussi à trouver un équilibre. C'est ainsi que nous avons veillé à ajuster la législation proposée aux conditions trouvées au Canada.

Je sais que vous vous êtes préoccupé des différences qui existent entre la législation canadienne et la législation américaine, et votre point de vue, que nous partageons, c'est qu'il existe des différences fondamentales entre le Canada et les États-Unis, en termes d'importance, de géographie, de population et d'économie. Ces différences ont conduit à adopter une approche différente de la réglementation du transport au pays.

Je sais que vous êtes familiers avec cette expression voulant que les US ont déréglementé tout ce qu'ils pouvaient, partout, d'un seul coup. Eh bien, ce n'est certainement pas ce que ces projets de loi font. En fait, je doute beaucoup, par moi-même, que le terme de déréglementation soit le terme approprié, même si les médias l'ont employé systématiquement comme s'il s'agissait d'une déréglementation du style américain. Ce n'est pas du tout une bonne façon de présenter la chose.

Il s'agit d'une nouvelle réglementation qui permettra l'existence d'une concurrence beaucoup plus serrée et de beaucoup

[Text]

and develop our resources. At the same time it will give them a fair shot at reducing the cost of transportation, which as you know can average between 20% and 30%, and in some parts of the coal industry the transportation costs go up to 50% of the cost of the product. When those people come and say, look, these bills are good for us because they give us a shot at getting those rates down so we can meet our competitors from South Africa and Australia, I think it behooves us to listen to them carefully.

We did not adopt a policy of pure deregulation but rather opted for a policy of economic regulatory reform. The government's approach to this legislation is embodied in paragraph 3.(1)(c). The policy is based on deregulation on transport markets where effective and competitive transportation alternatives exist.

I noticed from your record you seem to indicate that in central Canada it might be quite appropriate, and less appropriate in other parts of the country. I can assure you that in the western part of the country they are prepared to have the word deregulation applied to these competitive monopolies.

Let me be very clear on what it is when we use the term "reregulation". The evidence you have heard from such groups as the Coalition of Concerned Shippers, Alberta Gas Chemicals, the Atlantic Provinces Transportation Commission and the Canadian Manufacturers Association noted the unique features in this legislation designed to meet the situations of the captive rail shippers in the country.

A further significant example of a tailor-made Canadian solution to a uniquely Canadian situation is the special regulatory regime for northern air services, developed as a direct result of consultation with the people actually living in the north.

During the long period of consultation and passage through the other place, the legislation was substantially amended in several areas to reflect the evidence brought forward by close to 600 witnesses who appeared before the standing committee.

The government has wrestled with several of the issues that have been brought forward for your consideration as well. These include the service to small communities and small shippers, safety, labour adjustment, the plight of the captive shipper and the economic viability of railways.

As a result of consideration in the other place, close to 50 amendments were made to the bill. Gentlemen, I must say to you that having spent a number of years in opposition, I cannot remember, when I was in opposition, the government of the day accepting any amendments to bills once they had reached the House. It was as if Parliament was a little box with an arrow in and arrow out and it was the job of the government to get it through with no amendments.

[Traduction]

plus d'innovations. Nos entrepreneurs vont avoir beaucoup plus d'espace pour manœuvrer et développer nos ressources. En même temps, cela leur donnera une bonne chance de réduire le coût du transport qui, comme vous le savez, peut atteindre une moyenne de 20 à 30 p. 100, et dans certaines parties de l'industrie du charbon, les frais de transport peuvent atteindre 50 p. 100, du coût du produit. Quand ces gens viennent nous voir et disent, écoutez, ces projets de loi nous favorisent parce qu'ils nous donnent l'occasion d'abaisser les taux de transport de sorte que nous pourrions affronter la concurrence d'Afrique du Sud et d'Australie, je crois qu'il nous appartient d'écouter attentivement ce qu'ils nous disent.

Nous n'avons pas adopté une politique de pure déréglementation, mais nous avons plutôt opté pour une politique de réforme réglementaire économique. L'approche gouvernementale est inscrite dans la réglementation à l'alinéa 3.(1)c). La politique s'appuie sur la déréglementation des marchés du transport là où il existe des solutions de rechange efficaces et concurrentielles pour le transport.

J'ai remarqué dans vos dossiers que vous semblez indiquer que la solution pourrait être tout à fait appropriée au Canada central et l'être moins pour les autres parties du pays. Je peux vous assurer que dans l'Ouest, les gens sont prêts à voir le terme déréglementation appliqué à ces monopoles parallèles.

Laissez-moi exprimer clairement ma pensée à propos du terme «déréglementation». Les témoignages déposés par des groupes comme la Coalition of Concerned Shippers, la Alberta Gas Chemicals, la Atlantic Provinces Transportation Commission et la Canadian Manufacturers' Association mentionnaient les caractéristiques uniques de la réglementation proposée pour régler la situation subie par les expéditeurs par rail qui sont captifs de la situation au pays.

Il existe un autre exemple significatif de la solution canadienne, sur mesure, qu'on apporte à une situation purement canadienne; il s'agit du régime réglementaire spécial adopté pour les services de transport aérien dans le Nord, résultat direct d'une consultation publique des gens qui vivent dans le Nord.

Durant la longue période de consultation et les déplacements d'un endroit à l'autre, le document législatif étudié a été substantiellement amendé dans nombre de secteurs, de façon à tenir compte des témoignages déposés par près de 600 témoins qui se sont présentés devant le comité permanent.

Le gouvernement s'est attaqué à plusieurs des questions qui ont été également soumises à votre considération. Ces derniers comprennent le service offert aux petites communautés et aux petits expéditeurs, la sécurité, les ajustements de la main-d'œuvre, la situation critique des expéditeurs captifs et la rentabilité économique des chemins de fer.

À la suite de toutes ces considérations, près de 50 amendements ont été apportés au projet de loi. Messieurs, je dois vous dire qu'après avoir passé un certain nombre d'années dans l'opposition, je ne me rappelle pas une seule fois, alors que j'étais dans l'opposition, que le gouvernement du jour ait accepté un amendement aux projets de loi une fois que ces derniers avaient atteint la Chambre. C'était comme si le Parlement était une petite boîte munie d'une flèche indiquant



[Text]

This attitude has not prevailed. With the current Minister of Transport we have accepted many amendments to bills, both when he was the Minister of Justice and now as Minister of Transport. I believe the process has worked, certainly on the House of Commons side. I believe we now have developed a balanced package of reforms that remove obstacles to growth in our economy and trade with the rest of the world. Overall I believe the bills before you represent the right balance for all concerned: our shippers, carriers, and their employees.

You have been informed about the clauses in the bill that protect the public interest. The material presented to you consists of 17 pages listing 106 clauses that protect the public interest in the areas of condition of travel, fares and exit from service. It can hardly be said to be deregulation. Instead, it is a reregulation to reflect the conditions of the 1980s and into the 1990s.

There is, I understand, one issue in Bill C-19 about which I would like to speak; that is, the timing of the implementation of the bill. You have heard from the Ontario Trucking Association and the Canadian Trucking Association that the bill should not be made effective until key elements of the National Safety Code are implemented.

The first point I would like to make is that the National Safety Code cannot be implemented until the bill is in force. A clause in the bill provides the legislative basis for the federal government to put the code into law.

Secondly, we are not starting from scratch. Five safety programs are now in place, and you know that they are driver testing, driver control, vehicle safety enforcement, insurance, and dangerous goods legislation. Provinces now have safety programs and safety enforcement officers.

This legislation links for the first time, through the fitness test, the application and granting of a licence and the safety of a carrier. All provinces have agreed to an effective date of January 1, 1988, for the legislation. To amend the date would be to challenge not only the House of Commons Standing Committee on Transport and the House itself, but also the 10 provinces.

As you know, gentlemen, in this huge country of ours, with federal-provincial governments that change as the years go by, to strike a consensus is not an easy thing to do in this country. Once it has been done, I think we have to consider very seriously before we make any changes to it. On a personal basis, I struggled with the safety argument. As you know, we have the existing system that is quite decentralized, and the provincial boards have awesome power. We do not have a common market in transportation in this country. The goal of this is to

[Traduction]

l'entrée et une la sortie et que le gouvernement se faisait un devoir d'adopter les projets de loi sans y apporter aucun amendement.

Cette attitude ne tient plus. Avec l'actuel ministre des Transports, nous avons accepté de nombreux amendements apportés aux projets de loi, aussi bien lorsqu'il était ministre de la Justice que maintenant à titre de ministre des Transports. Je crois que ce processus a été efficace, du moins du côté de la Chambre des communes. Je crois que nous avons maintenant mis au point un ensemble équilibré de réformes qui éliminent tous les obstacles à la croissance de notre économie et de notre commerce avec le reste du monde. En général, je crois que les projets de loi que nous avons devant nous représentent le bon équilibre pour toutes les personnes concernées: nos expéditeurs, nos transporteurs, et leurs employés.

Vous avez été informés au sujet des clauses du projet de loi qui protègent les intérêts publics. Vous avez devant vous 17 pages énumérant 106 clauses qui protègent les intérêts publics dans divers domaines comme la condition du voyage, les tarifs et la fin de service. Il serait difficile de taxer cela de déréglementation. C'est plutôt une réréglementation qui reflète bien les conditions des années 1980 et même 1990.

Il y a un sujet dans le projet de loi C-19 au sujet duquel j'aimerais vous entretenir; il s'agit du calendrier de mise en application du projet de loi. L'Ontario Trucking Association et l'Association canadienne de camionnage vous ont dit que le projet de loi ne devrait pas entrer en vigueur avant que les éléments clés du Code national de sécurité soient appliqués.

Premièrement, j'aimerais vous faire remarquer que le Code national de sécurité ne peut pas être appliqué avant que le projet de loi soit en vigueur. Une clause du projet de loi constitue la base législative permettant au gouvernement fédéral de faire du Code une loi.

Deuxièmement, nous ne partons pas de zéro. Cinq programmes de sécurité sont maintenant en place, et vous savez que ce sont les examens pour chauffeurs, le contrôle des chauffeurs, la mise en application des Règlements sur la sécurité des véhicules, les assurances et la Loi sur le transport de matières dangereuses. Les provinces ont maintenant des programmes de sécurité et des agents chargés de faire respecter les Règlements sur la sécurité.

Cette loi relie pour la première fois, grâce au phytistest, l'application et l'émission d'un permis à la sécurité d'un transporteur. Toutes les provinces ont convenu de la date d'entrée en vigueur de cette loi, soit le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Modifier cette date reviendrait à défier non seulement le comité permanent de la Chambre des communes sur le transport et la Chambre elle-même, mais également les 10 provinces.

Comme vous le savez messieurs, dans ce grand pays qui est le nôtre, avec des gouvernements fédéraux et provinciaux qui changent à toutes les années, ce n'est pas chose facile que d'arriver à un consensus. Une fois que nous l'avons, je crois que nous devons y penser à deux fois avant d'y apporter des changements. Pour ma part, je me suis battu pour la sécurité. Comme vous le savez, le système actuel est très décentralisé et les comités provinciaux ont des pouvoirs considérables. Nous n'avons pas de marché commun en matière de transport dans

## [Text]

give Canada more of a common market. If we interrupt it, I think it would have some dire consequences for parts of the country.

Under the existing system, these five elements of safety are more or less in place, but because of the provincial jurisdiction, they can vary quite dramatically from province to province. This is an attempt to have a National Safety Code all provinces have agreed to. All of the players in the industry have been actively consulted in detail.

Come January 1 of next year, eight more provisions of the safety will come into force. Additional elements will be added as the provinces and federal government over the next few months after that.

I think it is totally incorrect to say that it is going to be more unsafe if this bill comes in. If we leave it the way it is, we are going to have only the five safety elements. If we pass the bill, we will have those five, plus an additional eight as of January 1, 1988, and then more will be added as the system matures.

By not proclaiming the legislation, this work on safety will be retarded, thus the very objective we are all pursuing will be contradicted. The federal safety regulations under the act will not be brought into force if we do not pass this bill.

Under Bill C-19, economic regulation will not be eliminated on January 1, 1988. A reverse-onus public interest test will be retained for five more years with a possibility of extension beyond that date if a review indicates the need to do so.

A large influx of new carriers is not expected immediately. Significant remaining sections of the safety code will be in place by January 1989; in particular, the hours of service regulations, which have been of concern to U.S. senators, and I may say that it was of great concern at the House side, as well.

In fact under the existing law, the hours of service are not in force and so by not passing the bill, we will be discontinuing it, whereas if we pass the bill, we will be setting some deadlines for ourselves and the provinces to get in hand and to get those hours of service regulations in place.

Bill C-19 allows provincial officials to enter and inspect the premises and operations of inter-provincial firms. This will ensure that activities are conducted safely both on and off the highways.

As I said earlier, Mr. Chairman, I have spent a great deal of time in the west in the past few weeks and many of the constituents out there I have talked to feel very strongly about this issue.

In summary, I guess I would say that there were extensive consultations at the federal and provincial level, the government and industry, over 600 witnesses, over 50 amendments. I believe any delay will break that consensus and it could lead to a great deal of difficulty to rebuild that consensus and develop a national transportation regime in this country.

## [Traduction]

notre pays. Le but du présent projet de loi est de doter le Canada d'une espèce de marché commun. Si nous interrompons ce processus, je crois que cela pourrait avoir de graves conséquences sur certaines parties du pays.

D'après le système existant, ces cinq éléments de sécurité sont plus ou moins en place, mais étant donné les lois provinciales, ils varient considérablement d'une province à l'autre. Nous cherchons donc à mettre sur pied un Code de sécurité national adopté par toutes les provinces. Toutes les parties intéressées de l'industrie ont été consultées en détail.

Dès le 1<sup>er</sup> janvier de l'année prochaine, huit nouvelles clauses sur la sécurité seront en vigueur. D'autres éléments seront ajoutés par les provinces et le gouvernement fédéral au cours des quelques mois qui suivront.

Je crois qu'il est tout à fait faux de dire que la situation sera beaucoup moins sécuritaire si le présent projet de loi est adopté. Si nous laissons les choses comme elles sont, tout ce que nous aurons ce sera les cinq éléments de sécurité. Si nous adoptons le projet de loi, en plus des cinq éléments, nous en aurons huit autres dès le 1<sup>er</sup> janvier 1988 et encore d'autres à mesure que le système prendra de l'âge.

Si nous n'adoptons pas cette loi, notre travail sur la sécurité sera retardé, ce qui serait contraire à l'objectif que nous poursuivons tous. Les règlements fédéraux sur la sécurité en vertu de cette loi ne pourront entrer en vigueur si nous n'adoptons pas le présent projet de loi.

En vertu du projet de loi C-19, la réglementation économique ne sera pas éliminée le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Une épreuve d'inversion du fardeau de la preuve pour l'intérêt public demeurera en place cinq autres années avec possibilité d'une prolongation si une étude en indique le besoin.

On ne s'attend pas à l'apparition immédiate d'un grand nombre de nouveaux transporteurs. D'importantes sections du code de sécurité parmi celles qui restent entreront en vigueur en janvier 1989; particulièrement les règlements sur les heures de service qui ont préoccupé les sénateurs américains, et je dois dire qu'ils ont également beaucoup préoccupé la Chambre.

De fait, en vertu de la loi existante, les heures de service ne sont pas en vigueur et, si nous n'adoptons pas le projet de loi, nous les abolirons tandis que si nous l'adoptons, nous fixerons certains délais pour nous-mêmes et pour les provinces en ce qui a trait à la mise en place de ces heures de service.

Le projet de loi C-19 permet aux agents provinciaux de se rendre sur les lieux et d'inspecter les opérations des compagnies interprovinciales. Cela permettra de s'assurer que tout se fait de façon sécuritaire, sur les autoroutes et ailleurs.

Comme je l'ai déjà mentionné M. le président, j'ai passé beaucoup de temps dans l'Ouest au cours des dernières semaines et un grand nombre de mes commettants à qui j'ai parlé ont de forts ressentiments à ce sujet.

En résumé, je crois que les consultations ont été très poussées au niveau fédéral et provincial, au niveau du gouvernement et de l'industrie, plus de 600 témoins, plus de 50 amendements. Je crois que tout retard mettra fin à ce consensus et qu'il serait très difficile de refaire un tel consensus et élaborer un régime de transport national dans ce pays.



*[Text]*

The shippers' coalition feels very strongly—they were absolutely incensed that we, as a government, extended from three years to five years part of the bill. They were absolutely incensed and felt we had totally sold out to the carrier industry.

The west, in general, feels very strongly on two points. Firstly, they feel with respect to the Senate amending the bill—and please remember that the westerners come out of that experience at the national energy program, which the whole country acknowledges now was a bad deal for western Canada, and they felt that the Senate did not stand up for them at that time. Now those very same industries see the Senate delaying Bill C-18, which they feel is in their best interests, and I simply urge you on a personal basis to give very serious consideration to that aspect of it.

Mr. Chairman, I am prepared to answer to the best of my ability, and I have a number of officials who will be able to help me in parts that I have forgotten over the last few weeks.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman. I have two initial comments. Mr. Thacker just referred to the Senate delaying the bills. Well, you know, I think the record shows that the Senate received the bills just before the end of June and that the Senate has moved with great alacrity in examining the bills.

There is an all-party agreement that these bills are to be reported by this committee by August 10, which is much shorter than the period taken in the other place, so just to talk about delaying the bills is simply gratuitous nonsense. Perhaps I am over-reacting to what you said.

My other initial point, Mr. Chairman, relates to something that Mr. Thacker said about the theory of these two bills. He said they recognize the fact that a transportation system exists to serve the needs of shippers and travellers. In other words, governments, in setting up or ordaining transportation systems, should proceed reactively, responsively, to the needs of shippers and travellers.

Of course, there is a good deal to be said for that. There is also something to be said for another view, which is that a transportation system serves as the arteries of an economy. When you set up a transportation system you are really shaping the economy—in this case the Canadian economy. When you shape an economy you also shape the polity, the political entity, in this case in Canada.

Now, that second view was one that prevailed in this country for many, many years, with complaints in various places, particularly the west. It is interesting to notice that, as Mr. Thacker says, these bills shift away from the second emphasis and emphasize the needs of shippers and travellers.

*[Traduction]*

La coalition des expéditeurs avait de forts ressentiments—they étaient absolument irrités du fait que nous, en tant que gouvernement, nous ayons porté de trois ans à cinq ans une partie du projet de loi. Ils étaient bel et bien en colère et croyaient que nous étions vendus à la cause de l'industrie des transporteurs.

En général, l'Ouest a de forts ressentiments au sujet de deux points. Premièrement, ils croient en ce qui a trait à l'amendement du projet de loi par le Sénat—et je vous prie de vous rappeler que les habitants de l'Ouest en finissent tout juste de l'expérience avec le programme national de l'énergie, qui est reconnu maintenant partout au pays comme ayant été une mauvaise affaire pour l'Ouest canadien, et ils croient que le Sénat ne les a pas appuyés à ce moment-là. Maintenant, ces mêmes industries voient que le Sénat retarde l'adoption du projet de loi C-18, qu'ils croient être de leurs meilleurs intérêts, et je vous demande simplement en mon nom personnel de prendre très sérieusement en considération cet aspect du projet de loi.

M. le président, je suis prêt à répondre au meilleur de ma connaissance, et j'ai avec moi quelques responsables qui pourront m'aider à répondre si jamais il s'agit de quelque chose que j'ai oublié au cours des dernières semaines.

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Merci M. le président. J'ai deux commentaires d'introduction. M. Thacker vient tout juste de mentionner le fait que le Sénat retarde l'adoption des projets de loi. Vous savez, je crois, qu'il est facile de prouver que le Sénat a reçu les projets de loi juste avant la fin de juin et qu'il s'est empressé d'examiner ces projets de loi.

Toutes les parties en cause sont d'accord pour que ces projets de loi soient reportés par le présent comité au 10 août, ce qui représente un délai beaucoup plus court que la période ordinaire, c'est donc une affirmation tout à fait gratuite de la part du sénateur de dire que nous essayons de retarder l'adoption des projets de loi. Peut-être que je réagis trop excessivement à ce que vous venez de dire.

Mon deuxième point, M. le président, porte sur quelque chose que M. Thacker a dit au sujet de la théorie de ces deux projets de loi. Il a indiqué que dans les projets de loi on reconnaît qu'il existe un système de transport pour répondre aux besoins des expéditeurs et des voyageurs. En d'autres termes, les gouvernements, lorsqu'ils mettent sur pied des systèmes de transport ou qu'ils décrètent leur mise en place, devraient le faire en réponse aux besoins des expéditeurs et des voyageurs.

Bien entendu, il y a beaucoup de choses à dire à ce sujet. On peut également parler d'un autre point de vue, qui veut que le système de transport soit comme les artères d'une économie. Lorsque vous mettez sur pied un système de transport vous modelez vraiment l'économie—dans le cas présent, celle du Canada. Lorsque vous modelez une économie vous modelez également l'État, l'entité politique, dans le cas présent au Canada.

Maintenant, cette deuxième opinion en est une qui prédomine dans ce pays depuis de très nombreuses années, et qui fait l'objet de plaintes dans diverses régions, en particulier dans les régions de l'Ouest. Il est intéressant de noter que, comme le dit M. Thacker, ces projets de loi s'écartent du deuxième aspect

**[Text]**

It is interesting also to notice the extent to which the people who made effective presentations to us from the shippers were in the extractive industries, who were importing natural commodities into the international market, who felt that their shipping constraints made it difficult for them to compete in the international market.

When we look at the legislation, we find that insofar as rail and trucking are concerned, the legislation does seem to be a foot designed to fit the shoes of shippers and travellers. However, when we look at the air section, whether we are looking at the bills or the testimony we heard here, we find there is considerable emphasis on the east-west structure, rather than the north-south structure of the system which is to be maintained by these bills.

I say that, Mr. Chairman, simply to suggest what I think is a very important point: We ought not to ignore the fact that the government has decided, insofar as rail and trucking are concerned, it is the needs of shippers and travellers that must come first, and considerations of shaping the Canadian economy and shaping the Canadian polity are secondary. I am not saying this is wrong. I hope Mr. Thacker hears me and realizes I am not saying this is wrong, but it is a decision that is being made, and we had better recognize that. There is no point in concealing that this decision has been made by the government and presumably will be endorsed by Parliament.

Now, he said there has been great reform in what happens in the other place with regard to amendments. The House of Commons, or at least its committees, are no longer those little boxes that delivered at one end what was put in at the other end. Well, I hope that spirit of reform has spread even so far as the Senate because there are some areas I think we would want to talk about with an eye to improving the two bills.

I could go on and raise some of those points, Mr. Chairman, if it is suitable to do so at this time, but it may be that there are other senators who want to raise more general points and it would be orderly, I suppose, to have the more general material dealt with first before we get into detail.

**The Chairman:** Senator Bosa.

**Senator Bosa:** Yes, Mr. Chairman. I wonder if Mr. Thacker could tell us whether he is prepared to accept the recommendations that were made by Wabush Mines, who stated that they are a captive shipper, and that this is the only exception in the bill. I wonder whether he is aware of that particular situation.

**Mr. Thacker:** Yes, I am, Mr. Chairman, and the standing committee on the House side struggled with that, too, and the final result was that there were two sides to the story. I know when you hear one side, it seems very convincing and then you

**[Traduction]**

par ordre d'importance et mettent l'accent sur les besoins des expéditeurs et des voyageurs.

Il est également intéressant de souligner la proportion dans laquelle les expéditeurs qui nous ont fait des présentations appartenaient au domaine des industries extractives, qui importaient des produits de base sur le marché international et qui estimaient qu'il était difficile pour eux de rivaliser sur le marché international à cause des contraintes à l'expédition qu'on leur impose.

Lorsque nous examinons les dispositions législatives, nous constatons que jusqu'à maintenant, dans la mesure où le transport par chemin de fer et le transport par camion sont concernés, les dispositions législatives semblent être faites pour convenir aux expéditeurs et aux voyageurs. Toutefois, lorsque nous considérons le transport aérien, qu'il s'agisse des projets de loi ou des témoignages que nous avons entendus ici, nous constatons que l'on accorde beaucoup plus d'importance à la structure est-ouest qu'à la structure nord-sud du système qui doit être maintenue par ces projets de loi.

J'ai dit tout cela, monsieur le président, simplement pour laisser entendre que mon idée constitue un point très important: Nous ne devons pas ignorer le fait que le gouvernement a décidé, dans la mesure où le service ferroviaire et le transport par camion sont concernés, que ce sont les besoins des expéditeurs et des voyageurs qui sont les plus importants, et que les considérations relatives au modelage de l'économie canadienne et de l'État sont secondaires. Je ne dis pas que cela est mauvais. J'espère que M. Thacker m'entend et se rend compte que je ne dis pas que cela est mauvais, mais c'est une décision qui a été prise, et qu'il vaut mieux le reconnaître. Il ne sert à rien de se le cacher: il s'agit d'une décision gouvernementale qui sera sans doute sanctionnée par le Parlement.

Maintenant, il a dit que ce qui s'est produit ailleurs constitue une grande réforme sur le plan des amendements. La Chambre des communes, ou du moins ses comités, ne sont plus les petites officines qui restituent ce qui a été fourni à l'entrée. Eh bien! j'espère que l'esprit de la réforme s'est même étendu au Sénat parce que dans certains domaines, je crois que nous voudrions discuter de certaines possibilités d'améliorer les deux projets de loi.

Je pourrais poursuivre et soulever certains de ces points, monsieur le président, s'il vous convient que je le fasse à ce moment-ci, mais peut-être que d'autres sénateurs veulent soulever des questions plus générales et il me semblerait logique, je suppose, de traiter des questions générales avant de passer à des détails.

**Le président:** Sénateur Bosa.

**Le sénateur Bosa:** Oui, monsieur le président. Je me demande si M. Thacker nous dirait s'il est prêt à accepter les recommandations formulées par la Wabush Mines, qui disait qu'elle était un expéditeur captif et qu'il s'agissait là de la seule exception dans le projet de loi. Je me demande s'il est au courant de cette situation particulière.

**M. Thacker:** Oui, monsieur le président, je suis au courant et le comité permanent de la Chambre des communes s'est attaqué également à ce problème; le résultat final, c'est qu'il y a les deux côtés de la médaille. Je sais que quand on a qu'un



[Text]

hear the other side, and it seems very convincing as well. The long and the short was at the House side, we decided to leave it as is, and so we have not made any changes in that area.

**Senator Bosa:** Did the departmental officials look into it and come up with their own version? Could you share those particulars with us?

**Mr. Thacker:** I would not purport to speak for the department in that sense, but I know the department has been struggling with it as well, and it is possible that Ms Bloodworth or Mr. Mulder could give us a summary of the most recent that they have come up with, because I know they have looked at it again, too.

**Ms. Margaret Bloodworth, Head, Legal Counsel, Economic Regulatory Reform, Department of Transport:** I believe it is the IOC that is really wanting the amendment. I think Wabush Mines is struggling to resist any amendment and what IOC effectively wants is an exemption from the final-offer arbitration process for the Quebec North Shore and Labrador Railway.

We have heard them. Even before the House committee, we had talked to both of those companies and were aware of the problem involved. There is in the bill a general way of dealing with that in clause 48, which allows the agency, where the rights of a third party may be affected by a final-offer arbitration, to move it to a clause 59 investigation.

We felt that was the best balance we could draw between these two companies because Wabush Mines is a captive shipper and to say they are not entitled to final-offer arbitration would be to make them the only captive shipper not entitled to final-offer arbitration, so we did not go that far.

However, we did recognize that where the third party rights may be affected in any case, not just in this particular case, the agency would have the discretion on the facts at that time to move it to a clause 59 investigation, and that was the balance we felt was appropriate between the two companies.

**Senator Bosa:** Do you agree with that?

**Senator Stewart:** Well, I was going to bring it up later.

**Senator Bosa:** Just one more question. You stated that the safety regulations cannot be implemented before the bill is implemented. Why is that?

**Mr. Thacker:** Clause 3, I think it is, is really our triggering clause and unless we get the bill, clause 3, which brings out that whole business of safety, does not become the law.

**Senator Bosa:** What prevents the department from negotiating with the provinces and reaching an agreement on those clauses before the bill is implemented?

[Traduction]

côté de la médaille, cela semble tout à fait convaincant, et quand on entend l'autre côté, cela semble également aussi convaincant. En somme, aux communes, il a été décidé de laisser les choses telles quelles et nous n'avons apporté aucun changement.

**Le sénateur Bosa:** Est-ce que les hauts fonctionnaires du ministère se sont occupés de la question et ont leur propre version? Pourriez-vous nous en faire part?

**M. Thacker:** Pour cette question-là, je ne veux pas me prononcer pour le ministère, mais je sais que le ministère s'est également attaqué à ce problème et il est possible que M<sup>me</sup> Bloodworth ou M. Mulder puissent faire le point sur la question parce que je sais qu'ils s'en sont occupés encore une fois, eux aussi.

**Mme Bloodworth, chef, conseil juridique, Réforme réglementaire économique, ministère des Transports:** Je crois que c'est la IOC qui tient vraiment à cet amendement. Je crois que la Wabush Mines tente de résister à tout amendement et que l'IOC veut réellement être exemptée du processus d'arbitrage exécutoire pour la compagnie de chemins de fer Québec North Shore and Labrador.

Nous les avons entendus. Même devant le comité de la Chambre, nous avons parlé à ces deux compagnies et nous étions conscients du problème. Il y a dans le projet de loi une façon générale de régler ce problème, dans la clause 48, qui permet à l'organisme, quand les droits d'une tierce partie sont visés par un arbitrage exécutoire, de tenir une enquête conformément à la clause 59.

Nous croyions que c'était le meilleur compromis possible entre ces deux compagnies parce que la Wabush Mines est un expéditeur captif et s'il fallait dire qu'elle n'a pas droit à l'arbitrage exécutoire, ce serait en faire le seul expéditeur captif qui est exclu des dispositions de l'arbitrage exécutoire; nous ne sommes pas allés aussi loin que cela.

Cependant, nous avons admis que quand les droits d'une tierce partie peuvent être touchés d'une façon ou d'une autre, pas seulement dans ce cas particulier, l'organisme aurait la possibilité, compte tenu des circonstances devant laquelle il serait placé, de faire une enquête conformément à la clause 59; c'est le compromis qui nous semblait approprié dans la situation présente.

**Le sénateur Bosa:** Étiez-vous de cet avis-là?

**Le sénateur Stewart:** Eh bien! je vais soulever cette question-là un peu plus tard.

**Le sénateur Bosa:** Une seule autre question. Vous avez dit que les règlements de sécurité ne peuvent pas être en vigueur avant que le projet de loi ne soit accepté. Pourquoi donc?

**M. Thacker:** C'est la clause 3, je crois bien, qui est la clause d'amorce et à moins que nous adoptions le projet de loi, la clause 3, qui soulève toute la question de la sécurité, ne devient pas la loi.

**Le sénateur Bosa:** Qu'est-ce qui empêche le ministère de négocier avec les provinces et de parvenir à un accord sur ces clauses, avant que le projet de loi ne soit mis en vigueur?

[Text]

**Mr. Thacker:** Under the Constitution, we need a legislative background. Before we can actually get into enforcing these agreements, we need to have all of these changes.

**The Chairman:** Mr. Mulder.

**Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport:** Yes, if I could just elaborate on the senator's question. We are negotiating with the provinces. We have been negotiating for about a year on the elements of a National Safety Code, the detailed regulations for the safety code, the timing for the safety code, the funding, all that—we are doing it—but in a sense it cannot become the law, and therefore enforceable, until this bill is passed. So if this bill is delayed or the date of proclamation is changed, and therefore clause 3 cannot be implemented, the Governor in Council has no authority to pass regulations. Indeed, we currently have no authority to fund the safety code with the provinces, because we have no legislative authority any place on the books to give money to the provinces to help set up and implement a National Safety Code.

**The Chairman:** Senator Davey.

**Senator Davey:** Mr. Thacker, let me begin by apologizing for not being here to hear you. I am sorry, I was caught up on some telephone calls. I am sure you understand that situation. I apologize, because I very much would like to have heard what you had to say.

**Mr. Thacker:** Senator, maybe it means you are not inflamed, then!

**Senator Davey:** I just want to make a couple of general observations, and then perhaps Senator Stewart and I will get into some specifics.

I do not like this legislation, and I do not say that at all in any partisan sense. That is probably hard for you to believe, but my observation is not at all politically partisan. In principle, as an old-fashioned, small-"I" kind of liberal, I find the notion of deregulation very troubling.

There are two things I find troubling. Last night I made some notes, and then I left my notes in the hotel room, so I do not even have my notes.

I am not going to talk about safety. Others have talked about that. I think through the hearings we have had here, it has been very apparent to me from any number of witnesses that there is a concern across the board on safety, on whether or not the legislation pays enough attention to safety. I know that is a concern of the department, a concern of the Minister and a concern of yours.

You know, there is an inevitability about legislation that comes through the Senate. I mean, obviously, you will get your legislation; no doubt about that at all. There is an inevitability. I sensed through any number of witnesses, however, that they were accepting the legislation almost through gritted teeth. They sensed the inevitability. These were principally carriers,

[Traduction]

**M. Thacker:** En vertu de la Constitution, il nous faut un cadre législatif. Avant que ces accords ne viennent en vigueur, il faut que nous ayons déjà tous ces changements préalables.

**Le président:** M. Mulder.

**M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, politique et coordination, ministère des Transports:** Oui, je pourrais apporter des éclaircissements à propos de la question du Sénateur. Nous négocions avec les provinces. Nous sommes en pleine négociation depuis environ un an au sujet des éléments d'un Code national de sécurité, des règlements détaillés relatifs au code de sécurité, au calendrier d'application de ce code, à son financement,—nous faisons tout cela—mais, dans un certain sens, cela ne peut devenir une loi et ne peut donc pas être mis en application jusqu'à ce que le projet de loi soit adopté. Ainsi, si ce projet de loi est retardé ou sa date de proclamation est modifiée, et que la clause n° 3 ne peut pas être mise en application, le gouverneur en conseil n'a aucun pouvoir pour adopter les règlements respectifs. En effet, nous n'avons actuellement aucun pouvoir pour financer le code de sécurité avec les provinces étant donné qu'il n'y a aucun pouvoir législatif en place nous permettant de financer les provinces pour les aider à mettre sur pied et appliquer un Code national de sécurité.

**Le président:** Sénateur Davey.

**Le sénateur Davey:** M. Thacker, permettez-moi d'abord de m'excuser de ne pas avoir été ici pour vous entendre. Je suis navré, j'ai été pris par des appels téléphoniques. Je suis certain que vous comprenez ma situation. Je m'excuse, parce que j'aurais bien aimé entendre ce que vous aviez à dire.

**M. Thacker:** Cela veut probablement dire Sénateur que vous n'êtes donc pas tout feu tout flamme!

**Le sénateur Davey:** Je désire simplement faire quelques observations générales, et peut-être qu'ensuite le Sénateur Stewart et moi-même attaquerons-nous certains points particuliers.

Je n'aime pas cette loi, et je dis cela sans aucune partisanerie. Vous aurez probablement de la difficulté à le croire, mais mon observation n'a aucune partisanerie politique. En principe, en tant que partisan de la vieille école, un libéral du genre «l» minuscule, je trouve la notion de déréglementation très troublante.

Il y a deux choses que je trouve troublantes. J'ai pris certaines notes hier soir et je les ai ensuite laissées dans ma chambre d'hôtel, et je ne les ai pas avec moi ce matin.

Je ne parlerai pas de sécurité. D'autres en ont parlé. Je crois qu'après les audiences que nous avons eues ici, il me semble très clair qu'un grand nombre de témoins sont préoccupés par l'aspect sécurité, à savoir si la loi accorde suffisamment d'attention à la sécurité. Je sais que c'est une des préoccupations du ministère, une préoccupation du Ministre et la vôtre aussi.

Je sais qu'il est inévitable que les lois passent par le Sénat. ce que je veux dire, c'est que vous aurez évidemment votre loi; il n'y a aucun doute à ce sujet. C'est donc inévitable. J'ai cependant eu la sensation en écoutant de nombreux témoins qu'ils acceptaient cette loi presque en grinçant des dents. Ils avaient la sensation que la chose était inévitable. Ils s'agis-



[Text]

but they sensed the inevitability and therefore we have to go along with the inevitable.

The other, more general concern I have, and I would like you to address this... I just feel the legislation jeopardizes Canadian identity in a very real way. I had some facts, and I am sorry I do not have them, but when we heard from the railroads, when we heard from the trucking people, when we heard from the airline people, there were instances all through the piece where concessions were made to the Americans and there were no parallel concessions to Canadians. For example, yesterday we heard about the sale of airlines. The United States guarantees 25%. They will not go beyond 25%. There is no parallel in Canada. Presumably, particularly if we have free trade, some of the big American airlines could buy Canadian airlines, could buy Air Canada. There is absolutely nothing in the bill that would prevent this. I find that right along the line we are really, it seems to me, jeopardizing our Canadian identity.

If I could sum my concern up very briefly and put it to you, Mr. Thacker, I think after this legislation—and God, particularly if we have free trade, which we may have—the transportation industry will be owned and controlled by Americans almost exclusively. That is my concern—and I am sorry I do not have my specifics. I had some notes and I did not bring them. I apologize.

**Mr. Thacker:** I do not know that I will be able to satisfy you, but there are some points I would like to make. I appreciate your comments and that you dislike the deregulation. I think there is a lot of evidence to show that this is not a deregulation in the U.S. sense, where they deregulated everything everywhere, and all at once. This is really more of a reregulation to cope with some problems that had developed in Canada.

**Senator Davey:** The Minister called it regulatory reform.

**Mr. Thacker:** Yes. I think on balance that is probably closer to the mark than deregulation. When you look at all the clauses of the bill put together, there is a lot of regulation still in place.

I submit to you, Senator, that if the parties had not changed from government to opposition, we would be before you today with a Liberal bill.

**Senator Davey:** I agree and I think it is very depressing, extremely depressing. However, you are right. This is even more depressing than anything that comes from—you are right.

**Mr. Thacker:** Yes.

**Senator Davey:** It is very depressing. It does not mean I agree with it.

[Traduction]

saient principalement de transporteurs, mais ils avaient la sensation que cette loi était inévitable et que nous ne pouvons éviter l'inévitable.

L'autre point qui me préoccupe le plus, et j'aimerais que vous en parliez... Je crois que cette loi menace l'identité canadienne d'une façon très réelle. J'avais certaines preuves, et je suis navré de ne pas les avoir ici avec moi, mais lorsque nous avons entendu les représentants des compagnies de chemins de fer, lorsque nous avons entendu les camionneurs, lorsque nous avons entendu les responsables des compagnies aériennes, il y avait partout des cas où des concessions étaient faites aux Américains sans qu'eux en fassent aux Canadiens. Par exemple, nous avons entendu hier une présentation au sujet de la vente de compagnies aériennes. Les États-Unis garantissent 25 p. 100. Ils n'iront pas au-delà de 25 p. 100. Il n'y a pas de garantie parallèle au Canada. Je présume, particulièrement lorsque nous aurons le libre-échange, que certaines des grandes compagnies aériennes américaines pourraient acheter les compagnies aériennes canadiennes, qu'elles pourraient acheter Air Canada. Il y a absolument rien dans le projet de loi qui prévienne une telle situation. Je crois que d'un bout à l'autre nous menaçons réellement notre identité canadienne.

Si je peux récapituler mes préoccupations très brièvement je vous dirais, M. Thacker, que je crois que lorsque cette loi sera adoptée—et mon Dieu, particulièrement si nous finissons par avoir le libre-échange, ce que nous aurons probablement—les Américains posséderont et contrôleront presque entièrement toute l'industrie du transport. C'est là toute ma préoccupation—et je suis navré de ne pas pouvoir vous présenter des points particuliers. J'avais pris certaines notes et je ne les ai pas apportées avec moi. Je m'excuse.

**M. Thacker:** Je ne sais pas si je pourrai vous satisfaire, mais j'aimerais discuter de certains points. J'apprécie vos commentaires et le fait que vous n'aimez pas la déréglementation. Je crois qu'il existe un grand nombre de preuves indiquant qu'il ne s'agit pas d'une déréglementation dans le sens américain du terme, où on dérègle tout, partout, et d'un seul coup. Il s'agit beaucoup plus d'une déréglementation visant à solutionner certains problèmes qui se sont développés au Canada.

**Le sénateur Davey:** Le ministre l'a appelé une réforme réglementaire.

**M. Thacker:** Oui. Je crois que cette définition se rapproche plus de la vérité que la déréglementation. Lorsqu'on regarde toutes les clauses du projet de loi mises ensemble, il y a encore beaucoup de réglementation en place.

Je vous fais remarquer, monsieur le sénateur, que si le gouvernement n'avait pas changé, nous aurions aujourd'hui un projet de loi libéral.

**Le sénateur Davey:** Je suis d'accord et je pense que c'est très déprimant, extrêmement déprimant. Toutefois, vous avez raison. C'est encore plus déprimant que tout ce qui vient de—vous avez raison.

**M. Thacker:** Oui.

**Le sénateur Davey:** C'est très déprimant. Cela ne signifie pas que je suis d'accord.

[Text]

**Mr. Thacker:** Of course, on the air side it started with Mr. Axworthy. I think the air reregulation has been worthwhile for the country. I think there are a lot more smaller communities served by aircraft that are more suited to those communities than before. We are moving to three major national air carriers. I think they will provide a lot of competition.

**Senator Davey:** For the time being.

**Mr. Thacker:** For example, on the air side, I would refer you to clause 67, which defines "Canadian". I think when you read it you will be somewhat reassured. It says:

"Canadian" means a Canadian citizen or a permanent resident within the meaning of the Immigration Act, 1976, a government in Canada or an agent thereof or any other person or entity that is controlled in fact by Canadians and of which at least 75%, or such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify, of the voting interests are owned and controlled by Canadians . . . .

**Senator Davey:** This relates to airlines.

**Mr. Thacker:** Yes, it is to airlines.

**Senator Davey:** It seems to me it is at variance with what Mr. Gordon Sinclair said to us yesterday. He certainly did not say it; he did not give us such assurance.

**Senator Bosa:** I had the same impression.

**Senator Stewart:** I think what Mr. Sinclair said yesterday was consistent with what Mr. Thacker is saying now.

**Mr. Thacker:** It has to be 75% once this bill becomes law. If there is going to be a lesser percentage, then the Governor in Council has to make an order to that effect. It is then open for public scrutiny and criticism and ultimate sanction by the taxpayers.

**Senator Stewart:** I have two questions supplementary to this point. The first is: How does this provision in subclause 67.(1) compare with the present requirements concerning ownership?

**Mr. Thacker:** I think Ms Bloodworth might best respond to it, Senator.

**Ms. Bloodworth:** There is currently in law no requirement like this, although it has been an issue in the changing of hands of airlines. The CTC in fact has approved on occasion airlines that were under foreign ownership, but it was very seldom. In practice we have a Canadian-owned industry.

**Senator Stewart:** Yes, all right. What is the purpose of the provision in here that the Governor in Council may change the percentage of the voting interests owned and controlled by Canadians? Has it to do with assuring there will be service in the northern area?

[Traduction]

**M. Thacker:** Bien sûr, dans le domaine aérien, cela a commencé avec monsieur Axworthy. Je pense que la déréglementation des transports aériens a eu du bon pour le pays. Je pense qu'il y a un plus grand nombre de petites localités desservies par les transports aériens qui conviennent davantage à ces localités qu'auparavant. Nous aurons trois principaux transporteurs aériens nationaux. Je pense qu'il y aura beaucoup de compétition.

**Le sénateur Davey:** Pour le moment.

**M. Thacker:** Par exemple, dans le domaine aérien, j'aimerais vous reporter à la clause 67 qui définit le mot «Canadien». Je pense qu'après l'avoir lue, vous serez quelque peu réassuré. Elle dit:

«Canadien» signifie un citoyen canadien ou un résident permanent au sens de la Loi sur l'immigration de 1976, un gouvernement au Canada ou un agent ou toute autre personne ou entité qui est entre les mains de Canadiens et dont au moins 75 p. 100, ou moins selon une décision réglementaire du Gouverneur en conseil, des actions avec droit de vote sont détenus et contrôlées par des canadiens . . . .

**Le sénateur Davey:** Cela se rapporte aux compagnies aériennes.

**M. Thacker:** Oui, en effet.

**Le sénateur Davey:** Il me semble que c'est différent de ce que M. Gordon Sinclair nous a dit hier. Il ne l'a certainement pas dit; il ne nous a pas autant rassuré.

**Le sénateur Bosa:** J'ai eu la même impression.

**Le sénateur Stewart:** Je pense que ce que monsieur Sinclair a dit hier concorde avec ce que dit maintenant monsieur Thacker.

**M. Thacker:** Il faudra que ce soit 75 p. 100 une fois que ce projet de loi sera adopté. Si le pourcentage est moins élevé, le gouverneur en conseil devra émettre un ordre à cet effet. Ce sera ainsi soumis à l'examen et à la critique du public et à la sanction ultime par les contribuables.

**Le sénateur Stewart:** J'ai deux autres questions sur ce sujet. La première: Comment cette disposition de la sous-clause 67.1(1) se compare-t-elle aux exigences actuelles concernant la propriété?

**M. Thacker:** Je pense que madame Bloodworth pourrait mieux répondre à la question, monsieur le sénateur.

**Mme Bloodworth:** Il y a actuellement dans la loi aucune exigence du genre, même si cela a fait l'objet d'un débat au moment où des lignes aériennes ont changé de mains. La CCT a, en fait, approuvé à l'occasion des lignes aériennes qui appartenaient à des intérêts étrangers, mais ce fut très rare. En pratique, nous avons une industrie appartenant à des Canadiens.

**Le sénateur Stewart:** Oui, très bien. Quel est le but de la disposition permettant au gouverneur en conseil de changer le pourcentage des actions avec droit de vote détenues et contrôlées par des Canadiens? Est-ce pour assurer que les régions nordiques seront desservies?



[Text]

**Ms. Bloodworth:** It is not specifically aimed at this. Perhaps I can best explain it by saying that we chose the 75% because it accords with the present American threshold, which is our biggest neighbour.

However, there has been talk that the percentage might change. I would note it has to remain controlled in fact but there is a discretion to move it down to, say, 60%. Probably the biggest factor affecting it might be . . . if the Americans went to 60% or 65%, we might feel we wanted to do the same.

**Senator Stewart:** Why do you put in "in fact"? I ask this with a little bit of background. We got into the question of the relationship between ownership and control when the question of the Amoco Canada Petroleum Co. Ltd. purchase of Dome Petroleum Ltd. was to the floor.

I think it became pretty clear that discerning the locus of control is rather like looking down a well. Sometimes you seem to be seeing the bottom at 35 feet and at other times it looks to be 53 feet, etc. How would you establish control "in fact" as distinct from formal control?

**Ms. Bloodworth:** Well, perhaps I could start by saying that was an amendment added by the standing committee in the House as a result of at least one, and perhaps two or three submissions made by airlines. They said if you just look at 75% ownership of voting controls, there are all sorts of innovative and creative ways in corporate law to get around that. You can have people own things in name, but they do not in fact control it.

We looked at several alternatives, but it is like the income tax law; as soon as you get very specific, there is always a way somebody can get around it. We therefore came to the conclusion that for the few cases where it will be an issue, the only way was to make it a factual test, and the agency will have to make that decision. I am not suggesting it is an easy one; it may well be a difficult one, but it will also probably be a very rare one they have to deal with.

**Senator Stewart:** Would there be an appeal of the decision of the agency to, let us say, the federal court?

**Ms. Bloodworth:** Yes, there is an appeal available with leave on any question of law or jurisdiction and, I guess depending on what the decision is, it might be a question of law or jurisdiction.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Davey:** I just want to be clear on this. The quotation from Mr. Sinclair . . . and I would like you to please spell this out for me; perhaps you did and I misunderstood. He says:

It seems to us that the provision of the bill relating to foreign acquisitions of Canadian transportation undertakings leaves something to be desired. There are no specific limitations on foreign ownership in this bill, which is quite different from what pertains in the United States, where such ownership is limited to a maximum of 25%.

Now, is that statement correct? Would you like to see it?

[Traduction]

**Mme Bloodworth:** Ce n'est pas particulièrement le but. Je pourrais peut-être donner une meilleure explication en disant que nous avons choisi 75 p. 100 parce que ce chiffre concorde avec le seuil actuel des Américains, nos voisins les plus importants.

Toutefois, on a dit que le pourcentage pourrait changer. Je fais remarquer qu'il doit y avoir un contrôle en fait, mais que ce chiffre pourrait descendre à par exemple 60 p. 100. Le plus important facteur qui l'influence est probablement . . . si les Américains descendent à 60 p. 100 ou 65 p. 100, nous serions peut-être tentés d'en faire autant.

**Le sénateur Stewart:** Pourquoi dites-vous «en fait»? Je vous demande cela car je voudrais des informations. Nous avons abordé la question des relations entre la propriété et le contrôle lorsque la question de l'achat de Dome Petroleum Ltd. par Amoco Canada Petroleum Co. Ltd. était sur le tapis.

Je pense qu'il est très clair que vouloir discerner la portée du contrôle est comme regarder dans un puits. Parfois on pense que le fond est à 35 pieds et à d'autres moments, à 53 pieds, etc. Comment pourriez-vous établir un contrôle «en fait» distinct du contrôle officiel?

**Mme Bloodworth:** Je pourrais sans doute commencer en disant que c'est un amendement ajouté par le comité permanent de la Chambre à la suite d'au moins une et peut-être deux ou trois interventions des compagnies aériennes. On dit que si on détient 75p. 100 des actions avec droit de vote, il y a toute sorte de manières innovatrices et créatrices dans la loi sur les corporations de contourner cela. Des gens peuvent être propriétaires sur papier, mais n'avoir aucun droit de regard.

Nous avons étudié plusieurs options, mais c'est comme la loi sur l'impôt; dès que l'on devient très précis, on trouve toujours une façon de la contourner. C'est pourquoi nous avons conclu que, pour les quelques cas où il y aura une issue, la seule façon consistait à en faire un test factuel, et l'organisme devra prendre cette décision. Je ne suggère pas que c'est facile; ça pourrait être difficile, mais ce sera aussi probablement très rare.

**Le sénateur Stewart:** Est-ce qu'on pourra en appeler de la décision de l'organisme, par exemple, à la Cour fédérale?

**Mme Bloodworth:** Oui, il y aura droit d'appel pour toute question de loi ou de juridiction et je suppose que, selon l'objet de la décision, ce pourrait être une question de loi ou de juridiction.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

**Le sénateur Davey:** Je voudrais être clair à ce sujet. La déclaration de monsieur Sinclair . . . et j'aimerais que vous me l'expliquiez; vous l'avez peut-être fait et j'ai mal compris.

Il nous semble que la disposition du projet de loi sur les acquisitions de compagnies de transport canadiennes par des intérêts étrangers laisse à désirer. Il n'y a aucune limite précise sur la propriété par des étrangers, ce qui est très différent de ce qui se passe aux États-Unis où une telle propriété est limitée à un maximum de 25p. 100.

Est-ce que cette déclaration est exacte? Aimeriez-vous la voir?

[Text]

**Ms. Bloodworth:** Well, it is correct that in Part VII of the bill, which is the acquisition section, there is nothing in relation to foreign ownership, because we have a foreign-ownership law on investment and we did not intend to repeat that.

**Senator Davey:** What is the foreign-ownership law on investment you are talking about?

**Ms. Bloodworth:** The Investment Canada process.

**Senator Davey:** That is an investment bill; it is not a foreign-control bill. It is a bill to encourage American investment in Canada.

**Ms. Bloodworth:** Well, this particular law will apply to foreigners as well. However, what I am suggesting is that Mr. Sinclair is correct; there is nothing in that portion of the bill that deals with saying we will not allow foreign ownership. However, to get a domestic air licence in this country, and to retain that, you have to be Canadian. In clause 72, that is one of the prerequisites to running a domestic air service.

**Senator Davey:** To then give you a hypothetical example, American Airlines could not purchase Air Canada.

**Ms. Bloodworth:** That is right.

**Senator Davey:** That is correct.

**Ms. Bloodworth:** No, they could not, under this bill, because they could not run the services that Air Canada runs.

**Senator Davey:** Well, I suppose it is somewhat reassuring . . .

**Mr. Mulder:** Mr. Thacker and Mr. Chairman, if I may, the broader point on the trucking side is that the American government has allowed Canadian truckers into the U.S. since about 1980 or 1981. To some extent now we are allowing more Americans over time to come in here. This is therefore not a case of Canada giving more to the Americans. Indeed, the Americans gave us those arrangements six, seven years ago.

**Senator Davey:** We have way more American truckers here than we have Canadian truckers in the States.

**Mr. Mulder:** No.

**Senator Davey:** Well, we will have. Just wait for it and stay tuned.

**Mr. Mulder:** Over the last five years, for example, the regime has been that Canadian truckers have increased their share of the traffic in our north-south trade. Canadian truckers now carry over 60% of the traffic between Canada and the U.S., and our percentage is going up, not down.

**Senator Davey:** How about east-west trade?

**Mr. Mulder:** East-west? Most of them are Canadian-owned. Indeed, of the top 10 there is only one that is foreign-owned now, and it is an Australian one. Indeed, two Canadian—

[Traduction]

**Mme Bloodworth:** Oui, c'est exact que dans la Partie VII du projet de loi, qui porte sur les acquisitions, il n'y a rien sur la propriété étrangère, parce que nous avons une loi sur la propriété étrangère dans le domaine des investissements et nous n'avions pas l'intention de répéter cela.

**Le sénateur Davey:** Quelle est la loi sur la propriété étrangère dans le domaine des investissements dont vous parlez?

**Mme Bloodworth:** Le processus d'Investissements Canada.

**Le sénateur Davey:** C'est un projet de loi sur les investissements; ce n'est pas un projet de loi pour freiner la mainmise étrangère. C'est un projet de loi pour encourager les investissements américains au Canada.

**Mme Bloodworth:** Cette loi s'appliquera aussi aux étrangers. Toutefois, ce que j'essaie de dire c'est que monsieur Sinclair a raison; il n'y a rien dans cette partie du projet de loi qui empêchera la propriété étrangère. Toutefois, pour obtenir une licence aérienne dans ce pays et pour la détenir, il faut être canadien. Dans la clause 72, c'est une des conditions préalables pour exploiter un service aérien à l'intérieur du pays.

**Le sénateur Davey:** Prenons un exemple hypothétique, American Airlines ne pourrait pas acheter Air Canada.

**Mme Bloodworth:** C'est juste.

**Le sénateur Davey:** C'est bien.

**Mme Bloodworth:** Non, ce serait impossible, en vertu de ce projet de loi, parce qu'ils ne pourraient pas offrir les mêmes services qu'Air Canada.

**Le sénateur Davey:** Bon, je suppose que c'est quelque peu rassurant . . .

**M. Mulder:** Monsieur Thacker et monsieur le président, si vous permettez, considérons le camionnage d'un point de vue plus vaste; le gouvernement américain a permis aux camionneurs canadiens d'aller aux États-Unis, depuis 1980 ou 1981. Dans une certaine mesure, nous permettons actuellement à un plus grand nombre d'Américains de venir ici. Dans ce cas, le Canada ne donne donc pas davantage aux Américains. En effet, les Américains nous ont donné cette autorisation, il y a six ou sept ans.

**Le sénateur Davey:** Nous avons admis un plus grand nombre de camionneurs américains ici qu'il n'y a de camionneurs canadiens aux États-Unis.

**M. Mulder:** Non.

**Le sénateur Davey:** Bon, ça viendra. Attendez et vous verrez.

**M. Mulder:** Au cours des cinq dernières années, par exemple, le régime a permis aux camionneurs canadiens d'augmenter leur part dans la circulation dans notre commerce nord-sud. Les camionneurs canadiens transportent plus de 60p. 100 des marchandises entre le Canada et les États-Unis et notre pourcentage est à la hausse, non à la baisse.

**Le sénateur Davey:** Qu'en est-il du commerce est-ouest?

**M. Mulder:** Est-ouest? La majeure partie appartient à des Canadiens. En effet, des 10 principales compagnies, il n'y en a qu'une étrangère, appartenant à des Australiens. En effet, deux Canadiens . . .



[Text]

**Senator Davey:** May I ask you a question? Do you think that will be the situation five years after deregulation?

**Mr. Mulder:** As long as Canadian truckers remain efficient, I see no reason why that would change—why any American will want to come in here and take over Canadian firms. As Ms Bloodworth has indicated, under the mergers and acquisition section of this legislation there is a review provision that anybody who wants to take over a Canadian truck has to go through that process. Even if it is approved by Investment Canada, the new agency can overrule it, can say it may be good for investment, but it is not good for broader public transportation reasons.

**Mr. Thacker:** I think it is true, Senator, that at this time Canadian railroads own railroads in the United States, but not the opposite.

We are doing quite well. In all those industries where we have thrown ourselves open to world competition with the forestry, potash, even the grain industry, our producers can compete with anybody anywhere in the world if you take away government subsidies, particularly in grain. I think if we just have confidence in ourselves, we can get out and conquer the world.

**Senator Davey:** I hope I am wrong and I hope you are right; I really do. I must say I have a profound concern.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** One or two of the points to which I wanted to refer have already been brought up. Perhaps we ought to go back for a moment to the Iron Ore Company situation.

As I understand the argument put forward by the Iron Ore Company, they never wanted to be a common carrier, but they had to accept such status because the line of railway they needed for their own business crossed provincial boundaries. They now find themselves in the situation where they are required to provide a service to Wabush and at rates that may be dictated to them. Perhaps this word is a bit strong but it makes the point. I understand this is their case.

They would object, I believe, to being described as a common carrier, although technically they are. They would object to being described "in fact" as a common carrier, although technically they are. It is the same distinction we talked about with regard to ownership of airlines. They would say they are really providing a service of convenience to Wabush.

On the other hand, Wabush emphasizes the formal situation, namely that the Iron Ore Company's railway is a common carrier at law and that they are a captive shipper of the railway. Is this a fair statement of the two arguments as understood by the department?

**Mr. Thacker:** Senator, I can remember when this came up at the standing committee stage. I got some documentation from the Wabush people and went through it with the officials. At that time we felt we could not make any changes because of all of these things.

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Puis-je vous poser une question? Pensez-vous que ce sera la situation, cinq ans après la déréglementation?

**M. Mulder:** Tant que les camionneurs canadiens demeurent efficaces, je ne vois aucune raison pour que cela change—pourquoi est-ce que les Américains voudraient venir ici et mettre la main sur les compagnies canadiennes. Comme Mme Bloodworth l'a indiqué, en vertu de l'article sur les fusions et les acquisitions de cette loi, quiconque veut mettre la main sur un camion canadien doit se soumettre au processus de révision prévu. Le nouvel organisme peut renverser une approbation d'Investissements Canada; il peut dire que c'est bon pour l'investissement, mais non pour des raisons de transport public.

**M. Thacker:** Je pense que c'est vrai, monsieur le sénateur, qu'en ce moment les compagnies ferroviaires canadiennes détiennent des compagnies de chemin de fer américaines, et non l'inverse.

Nous prospérons. Dans tous ces secteurs industriels où nous acceptons la concurrence internationale, soit dans les domaines forestier, de la potasse et même des grains, nos producteurs peuvent concurrencer quiconque dans le monde si vous retirez les subventions gouvernementales, particulièrement en ce qui concerne les grains. Je crois que si nous avons confiance en nous-mêmes, nous pouvons conquérir le monde.

**Le sénateur Davey:** J'espère que je me trompe et que vous avez raison. C'est très vrai. Je dois avouer que je m'inquiète réellement.

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Une ou deux des questions que je voulais aborder ont déjà été soulevées. Peut-être devrions-nous revoir brièvement la situation de la Compagnie Iron Ore.

Si je comprends bien la position de la compagnie, elle n'a jamais souhaité devenir un transporteur public, mais elle avait dû accepter ce statut parce que le chemin de fer nécessaire à ses activités traversait la frontière interprovinciale. La compagnie doit maintenant fournir un service à Wabush à des tarifs qui pourraient lui être imposés. Peut-être que ce dernier terme est excessif, mais il décrit bien la situation. Je crois que c'est le cas de la compagnie.

Elle s'objecte, je crois, à être désignée un transporteur public, bien que techniquement, elle l'est réellement. Elle s'oppose à l'appellation de transporteur public «de fait», mais techniquement, c'est le cas. Il s'agit de la même distinction que nous avons examinée concernant la propriété des lignes aériennes. La compagnie est d'avis qu'elle fournit réellement un service d'utilité publique à Wabush.

D'autre part, Wabush souligne la situation officielle, notamment que le chemin de fer d'Iron Ore est un transporteur public conformément à la Loi, et qu'elle est un expéditeur capatif du service ferroviaire. Est-ce là une description assez précise des deux positions telles que comprises par le ministère?

**M. Thacker:** Sénateur, je me souviens que le sujet a été abordé au niveau du comité permanent. J'ai reçu de la documentation de Wabush et je l'ai examinée avec les autorités compétentes. À l'époque, nous ne croyions pas pouvoir effectuer des changements à cause de toutes ces choses.

[Text]

I will ask Ms Bloodworth to respond. I know there has been recent activity and a re-examination of the topic. I think the Minister has written to IOC. Ms Bloodworth, please.

**Ms. Bloodworth:** Thank you, Mr. Thacker. I think it is essentially the arguments they make. Unfortunately I was not able to be here to listen to them yesterday, although I was briefed on it afterwards. However, it is my understanding.

I guess the one comment I would make about IOC is that I do not think it is really correct to say they are not acting as a common carrier. It is not IOC; it is Quebec North Shore and Labrador Railway, a subsidiary. They do operate a passenger service or they have. I am not exactly sure whether it is still in operation or not.

They certainly did apply to have it subsidized as a passenger service. To me, this is operating as a common carrier. Most of the people who rode on the train were IOC employees, but they were part of the public. The service has been subsidized for a number of years.

The other point I would make, which I guess is on Wabush's side of the equation, is that when Wabush first opened in the late fifties, their first option was not to use Quebec North Shore and Labrador's trains. They applied to have the right to use the infrastructure but run their own trains and use the infrastructure at kind of a rent, which would have resulted in two companies running their own trains, bearing their own costs and there would have been no rates involved. There would have been a rent . . . that IOC. Quebec North Shore and Labrador resisted that very strongly and successfully. It was denied.

So I guess on Wabush's side of the equation, they tried to make it another way which would have left Quebec North Shore, and they did not succeed. So yes, Quebec North Shore and Labrador did go in and put the investment in there and build the railway initially, but having done that, Wabush is also located there and is a captive shipper.

I do not mean to suggest that there are not two sides. It is just that personally, I am very reluctant to get into writing sections of a legislation to kind of exempt a particular situation out of the general law. I do not say it should not be done, but I think you have to be very careful about doing it.

I think there is provision in this legislation to look after IOC's concerns. I know what is in here does not satisfy them, but I think there is provision for that.

**Senator Davey:** What is the provision?

**Ms. Bloodworth:** It is a provision that allows the agency, if it feels that a third party's interests may be prejudicially affected—and in this case, IOC is a third party—to move to clause 59. Essentially, their argument is that they may be com-

[Traduction]

Madame Bloodworth pourrait-elle nous faire part de ses commentaires? Je sais qu'on s'est occupé récemment de l'affaire et que le sujet a été examiné de nouveau. Je crois que le ministre a écrit à l'IOC. Madame Bloodworth, s'il-vous-plait.

**Mme Bloodworth:** Merci, monsieur Thacker. A mon avis, ce sont essentiellement les arguments qu'ils ont avancés. Malheureusement, je n'ai pu assister à leur présentation hier, bien que j'aie été informée par la suite à ce sujet. Cependant, c'est ce que j'ai compris.

Au sujet de l'IOC, j'aimerais attirer l'attention sur le fait qu'il est incorrect, à mon avis, d'affirmer que la compagnie ne se comporte pas comme un transporteur public. Il ne s'agit pas de l'IOC, mais du Chemin de fer Quebec North Shore and Labrador, qui est une filiale. La société exploite un service de voyageurs ou elle l'a déjà fait. Je ne puis affirmer s'il est encore en exploitation.

La société a certainement présenté une demande de subventions pour ce service à titre de service de voyageurs. Quant à moi, je considère que cette exploitation est celle d'un transporteur public. La plupart des passagers de ce service étaient des employés de l'IOC, mais ils faisaient partie du public. Le service est subventionné depuis un certain nombre d'années.

L'autre argument que je désire faire ressortir, et que je crois favorable à Wabush, est que lorsque Wabush a commencé ses opérations à la fin des années cinquante, sa première option était de ne pas utiliser les trains de la Quebec North Shore and Labrador. Elle avait demandé le droit d'utiliser l'infrastructure, mais d'exploiter ses propres trains et d'utiliser l'infrastructure moyennant une sorte de loyer, ce qui aurait eu pour résultat que deux entreprises exploitent leurs propres trains, assumant leurs propres coûts et il n'y aurait pas eu question de tarif. Il y aurait eu un loyer . . . au sujet de l'IOC. La Quebec North Shore and Labrador s'y est opposée énergiquement et avec succès. La demande a été rejetée.

Ainsi, je suppose que dans le cas de la Wabush, on a essayé de s'y prendre d'une autre façon qui aurait écarté la Quebec North Shore et l'on a échoué. Ainsi, effectivement, la Quebec North Shore and Labrador s'est engagée et a effectué l'investissement là et a construit le chemin de fer, mais en agissant ainsi, la Wabush se trouve également là-bas et est une compagnie de transport maritime captive.

Je ne veux pas dire par là qu'il n'y a pas deux côtés à la médaille. Je dis seulement que, personnellement, j'hésite beaucoup à entreprendre la rédaction d'articles d'une loi qui sous-traitait une situation particulière à la loi en général. Je ne dis pas qu'il ne faut pas le faire, mais qu'il faut agir avec beaucoup de prudence à cet égard.

Il existe des dispositions dans cette loi qui s'appliquent aux préoccupations de la IOC. Je sais que ces dispositions ne la satisfont pas, mais il existe des dispositions à ce sujet.

**Le sénateur Davey:** Quelles sont ces dispositions?

**Mme Bloodworth:** C'est une clause qui permet à l'Office, si de l'avis de celui-ci, les intérêts d'un tiers risquent d'être lésés—et dans ce cas, la IOC est une tierce partie—d'invoquer la clause 59. En substance, son argument est que cette situa-



[Text]

petitively hurt in the steel industry by this. If in fact it is the case, there is provision, but it is not a guarantee—and that is IOC's concern.

I guess the other point is if IOC's rates are indeed reasonable, then presumably they are likely to win on final-offer arbitration. That again, I know, does not satisfy IOC.

**Senator Stewart:** All right, Mr. Chairman, I do not think there is much more to be said on that.

Can I now shift to another point. Some time ago, the Minister made a statement with regard to a rail safety standard code, new requirements in the area of rail safety. Are you familiar with that or is there someone with you familiar with that who could tell us when that new proposed bill will be introduced in Parliament? Is it to be some time before the end of 1987?

**Mr. Thacker:** Yes.

**Senator Stewart:** It will then be in place, or at least the government will have moved toward putting new safety standards for the railways in place before January 1, 1988.

**Mr. Thacker:** Yes, that is correct. It will be called—well, in place; I cannot guarantee that the bill will advance quickly.

**Senator Stewart:** That is why I said it as I did.

**Mr. Thacker:** It will be introduced this fall and it will be called the Railway Safety Act. I am sure it will be so wonderful that everyone will agree and it will get unanimous consent in both Houses, Senator.

**Senator Stewart:** All right. I would like to move now to Bill C-19 and particularly clause 8. Is there any definition in Bill C-19 of the public interest? I know there is a definition in the interpretation section of Bill C-18 of the public interest, but I do not find any comparable definition of public interest in Bill C-19. Does this mean that the definition in Bill C-18 is transferable, or is public interest obvious when we deal with trucking?

**Mr. Thacker:** Senator, the officials tell me that when the bill was first drafted, there was a public interest clause in it, but the provinces all requested—perhaps I should not say they all requested—that it be pulled out.

I think it gets back to the unique history here with provincial jurisdiction. The previous federal government delegated authority to the provinces. It really resulted in our having 10 countries. This is an attempt to try to move back, not to total federal regulation—because the provinces have a legitimate interest in these areas—but to try to get us thinking more as Canadians and with more of a common market perspective in terms of safety, licensing, fitness tests and all of that. I believe this would be the reason. The provinces still play a substantial role in this area.

[Traduction]

tion risque de nuire à sa compétitivité dans l'industrie de l'acier. Si c'est vraiment le cas, il existe des dispositions, mais ce n'est pas une garantie—et c'est ce qui inquiète la IOC.

L'autre argument est que si les taux de la IOC sont effectivement raisonnables, on suppose que la compagnie sortira gagnante de l'arbitrage sur une offre finale. Cet argument, je le sais, ne satisfait pas non plus la IOC.

**Le sénateur Stewart:** D'accord, monsieur le président, j'estime qu'il n'y a pas grand-chose d'autre à dire à ce sujet.

Puis-je maintenant passer à un autre point. Il y a quelque temps, le Ministre a fait une déclaration concernant un code des normes de sécurité du chemin de fer, portant de nouvelles exigences relatives à cette sécurité. Êtes-vous bien au courant ou quelqu'un avec vous serait-il au courant de cette déclaration et pourrait-il nous dire quand ce nouveau bill proposé sera déposé au Parlement? Le sera-t-il quelque temps avant la fin de 1987?

**M. Thacker:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Il sera alors en place ou, du moins, le gouvernement aura pris des mesures pour instaurer de nouvelles normes de sécurité pour les chemins de fer avant le 1<sup>er</sup> janvier 1988.

**M. Thacker:** Oui, c'est exact. Il sera mis à l'étude—plutôt en place. Je ne peux pas garantir que le projet de loi progressera rapidement.

**Le sénateur Stewart:** C'est pourquoi je me suis exprimé en ces termes.

**M. Thacker:** Il sera déposé cet automne et sera appelé la Loi sur la sécurité ferroviaire. Je suis sûr que ce sera si merveilleux que tout le monde sera d'accord et que ce projet sera approuvé à l'unanimité dans les deux chambres, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Stewart:** D'accord. J'aimerais passer maintenant au projet de loi C-19 et surtout à la clause 8. Est-ce que ce projet contient une définition de l'«intérêt public»? Je sais qu'il existe une définition de l'«intérêt public» dans l'article d'interprétation du projet de loi C-18, mais je ne trouve aucune définition comparable de ce terme dans le projet de loi C-19. Faut-il entendre par là que la définition que donne le projet de loi C-18 est transférable ou bien l'«intérêt public» est évident lorsqu'il s'agit de camionnage?

**M. Thacker:** Monsieur le sénateur, les responsables me disent que lorsque le projet de loi a été rédigé, au début, il contenait une clause sur l'intérêt public, mais toutes les provinces ont demandé—peut-être ne devrais-je pas dire «toutes»—que cette clause soit retirée.

Cela nous ramène à l'historique particulier de la juridiction provinciale. Le gouvernement fédéral précédait un délégué des pouvoirs aux provinces. En conséquence, nous avons maintenant 10 pays. Il s'agit là d'une tentative de retour en arrière, non pas à la réglementation fédérale totale—parce que les provinces s'intéressent, à juste titre, à ces secteurs—mais de nous amener à penser davantage en tant que Canadiens et à adopter davantage la perspective d'un marché commun, pour ce qui a trait à la sécurité, à l'octroi de permis, aux tests d'aptitude, et

[Text]

**Senator Stewart:** Yes, you are saying the fact that the provincial discretion plays a substantial role in this area means that an applicant for a trucking undertaking licence in Nova Scotia, to take an example, might be successful in Nova Scotia but not successful in New Brunswick or vice versa.

**Mr. Thacker:** Yes, I think in a sense this could be true. As long as they meet those in insurance and safety, then they are entitled to be licensed. Those standards might be somewhat different in each province, I suppose.

**Senator Stewart:** Public interest is something else again from insurance and licensing.

**Mr. Thacker:** I must have missed your point and I apologize.

**Senator Stewart:** The requirements are not simply insurance and safety. There is the possibility during the period of the reverse-onus test where an applicant for a licence may be opposed by an interested person.

**Mr. Thacker:** You are right.

**Senator Stewart:** In this situation, the board takes into account the public interest, but "public interest" is not defined. Consequently, you might get on the same set of facts a board in Nova Scotia deciding one way and a board in New Brunswick deciding another way.

**Mr. Thacker:** I think it could be possible. There always has been, increasingly in latter years, much more provincial consultation between Ministers. It is certainly a hope there will be a lot of consultation done so that there will be general agreement—a gentlemen's agreement, if nothing else—as to what they will define as the public interest.

**Senator Stewart:** Yes, but it may be small consolation to someone who feels he is rejected unfairly. I think it is important, as you say, there should as much uniformity as possible. After all, as you say, we are dealing here with a matter that is under the legislative jurisdiction of the Parliament of Canada. It is delegated to the provinces and it is the aim of the Parliament of Canada that there should be uniformity.

It seems to me we have two options. One is to attempt to reintroduce a definition of "public interest" so there will be uniformity; or we have the easier option, I should think, of trying to see how the public interest test is used.

I have not attempted to define "public interest", but what I have in mind for the second option is a requirement that where a board rejects an application for a trucking undertaking, it will state the specific reason why it decided in the public interest not to grant the licence. It just cannot say it is not in the public interest. It would have to be specific as to why.

[Traduction]

ainsi de suite. C'est probablement la raison. Les provinces jouent encore un rôle très important dans ce domaine.

**Le sénateur Stewart:** Oui, d'après ce que vous dites là, la latitude dont jouissent les provinces jouant un rôle très important dans ce domaine, le requérant d'un permis d'entreprise de camionnage en Nouvelle-Écosse, à titre d'exemple, pourrait réussir à l'obtenir en Nouvelle-Écosse, mais non au Nouveau-Brunswick, ou vice-versa.

**M. Thacker:** Oui, en un sens, c'est possible. Tant que les requérants observent les normes d'assurance et de sécurité, ils ont le droit d'obtenir le permis. Ces normes pourraient différer quelque peu d'une province à l'autre, je suppose.

**Le sénateur Stewart:** L'intérêt public est, encore une fois, autre chose que l'assurance et l'octroi de permis.

**M. Thacker:** Je ne vous ai pas bien saisi et je m'en excuse.

**Le sénateur Stewart:** Les exigences ne visent pas uniquement l'assurance et la sécurité. Il faut également considérer la possibilité qu'au cours de la période du test d'inversion de la charge de la preuve, un requérant de permis se heurte à l'opposition d'une personne intéressée.

**M. Thacker:** Vous avez raison.

**Le sénateur Stewart:** Dans ce cas, l'organisme compétent tient compte de l'intérêt public, mais le terme «intérêt public» n'est pas défini. Par conséquent, toutes les données étant les mêmes, un organisme en Nouvelle-Écosse pourrait prendre une décision et un autre, au Nouveau-Brunswick, une décision différente.

**M. Thacker:** C'est en effet possible. Il y a toujours eu, et la tendance a augmenté ces dernières années, beaucoup plus de consultation entre les ministres de différentes provinces. Il y a bien sûr lieu d'espérer qu'il y aura beaucoup de consultation, de sorte que tout le monde conviendra—selon une convention verbale, au moins—de la définition à donner au terme «intérêt public».

**Le sénateur Stewart:** Oui, mais c'est une piètre consolation pour quelqu'un qui se sent injustement rejeté. Je considère qu'il est important, comme vous le dites, d'assurer la plus grande uniformité possible. Après tout, comme vous le dites encore, nous traitons ici d'une question qui relève de la compétence du parlement canadien. Ces pouvoirs sont délégués aux provinces et le but du parlement canadien est d'établir l'uniformité.

Nous avons deux options. La première consiste à essayer de rétablir une définition de l'«intérêt public», pour qu'il y ait uniformité. La deuxième, la plus facile à mon avis, consiste à essayer de voir comment on se sert du test de l'intérêt public.

Je n'ai pas cherché à définir l'«intérêt public», mais ce que j'ai en tête pour la seconde option c'est l'exigence que, lorsqu'un organisme compétent rejette une demande de permis pour une entreprise de camionnage, il expose la raison particulière pour laquelle il a décidé, dans l'intérêt public, de refuser le permis. Cet organisme ne peut pas se contenter de dire que ce n'est pas dans l'intérêt public. Il aurait à préciser la raison du refus.



*[Text]*

That should be coupled with a provision that would have those rejections reported either to the agency or to the Minister, so that would mean we would know how the discretionary power is being used, how uniformly it is being used, and then I would like it to be tied into the annual reviews which are mentioned in Bill C-18. I assume that the annual reviews provided by clause 267 of Bill C-18 cover trucking as well as rail. Yes.

For example, we could add a new letter to subclause 267.(2), somewhat along the following lines. As you know, the annual reviews are to be conducted by the agency to look into various matters and a new matter would be the efficacy of the public interest criterion in achieving uniformity throughout Canada in the licensing of extra-provincial trucking undertakings; just see how it works, how it is going.

Do you follow the scheme? There would be a change in Bill C-19, which would require the board to state the specific reason why, in the public interest, it had denied a licence and that would somehow be reported to Ottawa. I know it can be a delicate matter—requiring a provincial board to report to Ottawa—but I am sure it could be accomplished.

Then there would be a companion amendment in Bill C-18, which would authorize the agency to see what in fact was happening in that interim period toward the achievement of the uniformity to which you referred.

**Mr. Thacker:** Yes. I would like to just make a couple of general comments and then invite the officials to respond in more detail, because I can remember this involved some very complex questions.

Again, this federal-provincial nature of our country is really fascinating when you come to work at the federal level, but I know for at least the last 50 years, I guess, the provinces have had massive jurisdiction in this area and the federal government has chosen to delegate it and take a back seat, I suppose.

We are only looking at that continuing for another five years under the reverse-onus clause, and then there will be this total uniformity from that point on. Some of us would have liked to have stayed at three years, but reluctantly went to five years.

It seems to me that I would be almost more concerned about the reverse situation. You are concerned that a province might reject a trucking licence in the public interest. I think I would be more concerned on the opposite side: that some provinces, in order, maybe, to get trucking firms to come to their province to be licensed, will say "yes" too readily, and there might be competition amongst the provinces to get the trucking industry situated in their province. Your dimension therefore just added the whole opposite side to my thinking, and I have not thought it through.

In terms of a provincial board saying "no" and giving reasons, it is my understanding that a provincial board would have to give reasons. It seems to me that if I applied and the board heard evidence from people who were in there to say,

*[Traduction]*

A cela devrait s'ajouter une disposition d'après laquelle les demandes rejetées seraient signalées soit à l'Office soit au Ministre, ce qui nous permettrait de savoir comment le pouvoir discrétionnaire est utilisé, s'il l'est de façon uniforme et j'aimerais que cette disposition soit liée aux examens annuels mentionnés dans le projet C-18. Je suppose que les examens annuels prévus à l'article 267 du projet de la loi C-18 s'appliquent au camionnage aussi bien qu'au transport ferroviaire. Oui.

Par exemple, nous pourrions ajouter un alinéa au paragraphe 267.(2) qui serait plus ou moins comme ceci. Comme vous savez, l'Office doit faire des examens annuels afin d'étudier diverses questions; à ces questions on pourrait ajouter celle de l'efficacité du critère de l'intérêt public à réaliser l'uniformité au Canada dans l'octroi des licences d'exploitation aux entreprises de camionnage extraprovinciales; pour voir comment cela fonctionne, comment c'est pratiqué.

Vous me suivez? On devrait apporter un changement au projet de loi C-19 qui exigerait de l'organisme provincial de spécifier la raison pour laquelle, au nom de l'intérêt public, il refuse une licence et ceci serait d'une façon ou d'une autre signalé à Ottawa. Je sais qu'il est plutôt délicat de demander à un organisme provincial de faire rapport à Ottawa, mais je suis sûr que cela peut se faire.

Il y aurait ensuite un amendement parallèle au projet de loi C-18 qui autoriserait l'Office à vérifier ce qui s'est accompli effectivement dans l'interim pour réaliser l'uniformité à laquelle vous faites référence.

**M. Thacker:** Oui. Je voudrais faire quelques remarques générales avant d'inviter les responsables à répondre plus en détail, parce que, je me rappelle, ceci vise quelques questions très complexes.

Encore une fois, l'aspect fédéral-provincial de notre pays est vraiment fascinant lorsqu'on travaille au niveau fédéral, mais je sais que durant les 50 dernières années au moins, les provinces ont eu une compétence énorme dans ce domaine et le gouvernement fédéral a choisi de déléguer ses pouvoirs et, je suppose, de veiller de loin.

Avec la clause d'inversion du fardeau de la preuve, cet état de chose va se perpétuer cinq autres années, après quoi nous aurons cette uniformité totale. Certains d'entre nous auraient aimé s'en tenir à trois ans, mais ont dû à contrecœur accepter cinq ans.

Il me semble que je serais plus préoccupé en face d'une situation contraire. Vous craignez qu'une province ne rejette une demande de licence de camionnage dans l'intérêt public. J'aurais peur du contraire: que des provinces, pour attirer peut-être les entreprises de camionnage chez elles, ne les acceptent trop facilement et que les provinces ne se fassent concurrence pour avoir l'industrie du camionnage chez elles. Vous venez donc d'ajouter toute l'argumentation contraire à mon raisonnement et je n'y avais pas pensé.

Si un organisme provincial venait à rejeter une demande, je pense bien qu'il devrait donner des raisons. Il me semble que si je présente une demande de licence et que l'organisme provincial reçoit, en vertu de la clause du fardeau inversé, un témoi-

## [Text]

because of the reverse onus, why I should not get in, that if the board were to agree with them and to reject my application, they would have to give reasons.

Otherwise, I might surely, under *certiorari* or something, have some remedy in the courts to seek those reasons, which might then give me a better basis for appeal. I am just sort of commenting off the record as having been a lawyer for some years. It is my understanding that they do give reasons in fact.

Now, as for the tie-in to the annual review, the thing that pops into my mind is whether or not the NTA is the proper agency.

It is sort of a regulatory body. I get the sense that your comments were almost more policy issues. I am not sure this would be the right route. Perhaps the officials could add more meat to it. This is just my initial feeling. Ms Bloodworth or Mr. Mulder, could you tackle it?

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, Mr. Thacker is certainly correct in stating that the provinces are required, under their legislation as a companion to federal motor vehicle transport legislation, either orally or in writing, to give writings. Particularly if people ask for it, they can get it in writing. They can use it for whatever purposes, legal or otherwise, to decide what to do.

The second thing is the annual reviews already written.

**Senator Stewart:** I am sorry. What did you say? What is the requirement? Is it a general requirement in law or are there specific statutory requirements?

**Mr. Mulder:** There are specific statutory requirements. Each provincial board operates under provincial legislation. They have administrative procedures and regulations that govern these public utility boards or whatever, motor transport boards. Not all of them automatically require reasons, but if people ask for a reason, they can be given a reason as to why their application was turned down.

Secondly, under this legislation anybody who applies automatically is granted a licence unless somebody objects. If somebody objects he has to do it in writing, and then there has to be a hearing. Presumably, through the hearing process and the judgment, the applicant will find out how his or her case is being dealt with and why it is being denied.

Thirdly, the annual review already provides for a clause; paragraph 267.(2)(c) says:

changes in the structure and performance of the transport industry, including the number of carriers that have commenced or ceased to carry on business . . .

We will be getting an indication from the provincial boards and so on as to how many truckers they have licensed and how many new firms have come into the market. The annual reports of all the provincial carrier boards already document

## [Traduction]

gnage qui l'amènerait à rejeter ma demande, il devrait me donner des raisons.

Autrement, je pourrais certainement, en vertu de *certiorari* ou autre, recourir aux tribunaux pour obtenir ces raisons, ce qui me mettrait en une meilleure position pour faire appel. C'est une remarque que je fais en passant étant un avocat depuis quelques années. Je sais que les organismes provinciaux donnent effectivement leurs raisons dans ces cas.

Quant à relier cette question aux examens annuels, ce que je me demande c'est si l'Office national des transports est bien l'organisme compétent.

Il s'agit d'un organisme investi d'un pouvoir de réglementation. Il me semble que vos remarques étaient plutôt des questions de politique. Je ne suis pas sûr que ce soit le bon moyen. Peut-être les représentants officiels pourraient-ils apporter plus de précision. Ce n'est que mon sentiment initial. Madame Bloodworth ou monsieur Mulder, pourriez-vous nous dire quelle chose à ce propos?

**M. Mulder:** Monsieur le président, M. Thacker ne se trompe certainement pas lorsqu'il affirme que les provinces doivent, de par les législations provinciales parallèles à celles du gouvernement fédéral sur les transports routiers, fournir des raisons, soit oralement, soit par écrit. Particulièrement si les intéressés les demandent, ils les obtiennent par écrit. Ils peuvent ensuite les utiliser comme bon leur semble, juridiquement ou autrement, pour décider quoi faire.

La deuxième chose est les examens annuels déjà écrits.

**Le sénateur Stewart:** Excusez-moi. Qu'avez-vous dit? Qu'est-ce qui est prévu? Est-ce une exigence générale prévue dans la loi ou des dispositions légales précises?

**M. Mulder:** Il y a des dispositions légales précises. Chaque organisme provincial est régi par une loi provinciale. Ils ont des procédures et des règlements administratifs auxquels sont assujettis ces organismes d'intérêt public ou organismes de réglementation du transport routier. Tous les règlements n'exigent pas automatiquement des raisons, mais si l'on demande la raison pour laquelle une demande est refusée, on l'obtient.

Deuxièmement, en vertu de cette loi, toute personne qui en fait la demande obtient automatiquement une licence d'exploitation à moins que quelqu'un ne s'y oppose. Si quelqu'un s'y oppose il doit le faire par écrit, et il doit y avoir audition de l'affaire. Par l'audition et le jugement, le requérant apprend comment sa demande est traitée et pourquoi on lui refuse sa licence.

Troisièmement, il y a déjà une disposition prévue dans les examens annuels; il s'agit de l'alinéa 267.(2)c) :

les changements au niveau de la structure et de l'efficacité de l'industrie des transports, notamment le nombre de transporteurs qui ont commencé et qui ont cessé leurs opérations;

Nous recevrons une indication des organismes provinciaux et autres du nombre d'entreprises de camionnage qui ont obtenu des licences et du nombre de nouvelles firmes arrivées sur le marché. Dans leur rapport annuel, les organismes provinciaux de transport routier indiquent déjà le nombre de demandes



[Text]

the number of applications they have received, how they have handled them and which ones they have accepted or rejected.

I suppose while ideally one would say the kind of regime should be in law, in actual fact it already exists. There is a question, I suppose, of whether or not by law the federal government should say to the provincial board for all cases, both intra and certainly extra, they ought to report annually to the agency and do it in such and such a form and so on. The agency can get the data as required under subclause 267.(2) to report how many people have come into the business or have gone out of the business.

**Senator Stewart:** All right, I see your point. I think I would like something more specific than paragraph 267.(2)(c). The language I suggested may overlap a bit with changes in the structure and performance of the transport industry, including the number of carriers that have commenced or ceased to carry on business, but it seems to me it is more tightly focused. Let me read it again; it could come right after this:

the efficacy of the public interest test or criterion in achieving uniformity throughout Canada in the licensing of extraprovincial truck undertakings . . .

It is pretty . . . you might say it quite innocuous. It would make me and I think several members of the committee happier to have it in there.

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, without generating debate, I just wonder how an agency can annually statistically report on a criterion such as this. How would one measure the efficacy of the public interest tests among the provinces?

**Senator Stewart:** I think we can anticipate that after January 1, 1988, there will be an increased number of applications. If we find that in one province a large number of those applications are rejected and that in another province, using the same test, a very large percentage are successful, then it seems to me it does indicate what is happening. There may be very good reasons why there should be a difference of uniformity, but it seems to me that if uniformity is the goal, it is desirable that there should be some requirement put in place to ascertain to just what extent uniformity is being achieved.

**Mr. Mulder:** Certainly we would like to achieve uniformity. As a matter of fact, in earlier consultations with the provinces and in our *Freedom to Move* white paper, we proposed to go into "fit, willing and able" completely, much sooner, in order to achieve uniformity, to have less regulation. It was with the provincial compromise and at the request of the truckers that we took on—

**Senator Stewart:** Yes, I realize that.

**Mr. Mulder:** —the public interest wording, even though it came originally from them. We made some modifications, not major. We did it at the request of the truckers. Now we have taken it out at the request of the truckers in some provinces.

Secondly, we also agreed to apply reverse onus. We are therefore saying that while we still achieve uniformity, it is going to be five years from now.

[Traduction]

qu'ils reçoivent, le traitement qu'ils font à ces demandes et les demandes qu'ils ont acceptées ou rejetées.

Je suppose qu'idéalement on dirait que les dispositions devraient être dans la loi; dans les faits elles existent déjà. La question qui se pose est si le gouvernement fédéral devrait de par la loi demander aux organismes provinciaux, pour tous les cas internes et externes, de soumettre un rapport annuel à l'Office, dans une certaine forme, etc. L'Office peut obtenir les données voulues en vertu du paragraphe 267.(2) qui exige le signalement du nombre de transporteurs qui ont commencé et qui ont cessé leurs opérations.

**Le sénateur Stewart:** Très bien, je comprends votre point de vue. J'aimerais quelque chose de plus précis que l'alinéa 267.(2)c). La formulation que j'ai proposée peut chevaucher les changements au niveau de la structure et de l'efficacité de l'industrie des transports, y compris le nombre de transporteurs qui ont commencé et qui ont cessé leurs opérations, mais il me semble qu'elle serait plus précise. Permettez-moi de la relire; elle pourrait s'inscrire ainsi

l'efficacité du critère d'intérêt public à réaliser l'uniformité au Canada dans l'octroi des licences aux entreprises de camionnage extra-provinciales . . .

C'est assez . . . même très inoffensif. Je serais et je pense que plusieurs membres du comité seraient également heureux si on l'insérait ici.

**M. Mulder:** Monsieur le président, sans lancer un débat, je me demande comment un office pourrait soumettre un rapport statistique annuel sur un tel critère. Comment peut-on mesurer des critères d'intérêt public dans les différentes provinces?

**Le sénateur Stewart:** Je pense que l'on peut prévoir qu'après le 1<sup>er</sup> janvier 1988, il y aura un plus grand nombre de demandes. Si nous trouvons que dans une province, un grand nombre de ces demandes sont rejetées et que dans une autre, selon le même critère, un très grand pourcentage de demandes sont agréées, il me semble que nous aurions une indication de ce qui arrive. Il peut y avoir de très bonnes raisons pour justifier une différence dans le degré d'uniformité, mais il me semble que si l'on vise l'uniformité, il est préférable d'établir certaines normes permettant d'évaluer exactement le degré d'uniformité atteint.

**M. Mulder:** Bien sûr que nous visons l'uniformité. En fait, lors de consultations antérieures avec les provinces et dans notre livre blanc *Aller sans entraves*, nous avons proposé d'adopter entièrement et beaucoup plus tôt le critère d'aptitude afin de réaliser l'uniformité, d'avoir moins de règlements. C'est à la suite de l'entente avec les provinces et à la demande des transporteurs que nous avons—

**Le sénateur Stewart:** Oui, je comprends.

**M. Mulder:** . . . adopté le critère d'intérêt public, même si l'expression venait initialement d'eux. Nous avons apporté quelques modifications mineures. Nous l'avons adopté à la demande des camionneurs. Nous l'avons maintenant retiré à la demande des transporteurs dans certaines provinces.

De plus, nous avons accepté l'inversion du fardeau de la preuve. Nous disons donc qu'il y aura uniformité, mais que cela prendra encore cinq ans.

[Text]

The other thing is that in the legislation the Minister will ask for a review of the reverse onus, including the public interest. Certainly after four years, aside from the fact that the agency will report annually as to how many trucking firms have gone into or out of the business—and we can certainly also get the number of applications that have been treated—we are going to do an assessment of the reverse-onus regime to see how well it has worked, and indeed whether or not it should be continued.

**Senator Stewart:** Yes, I understand that.

**Mr. Mulder:** We are therefore going to have it after four years again, anyway.

**Senator Stewart:** Yes, but I would like legislative assurance that the efficacy of the public interest test in achieving uniformity was mentioned as one of the elements to be taken into account in appraising the reverse-onus test regime.

**Mr. Thacker:** I see the point you are getting at, Senator, and I suppose it would be less of a problem if we were just looking at three years, but I suppose you are saying we are going five years, which is quite a long time.

**Senator Stewart:** Conceivably beyond that, because there is the option of going beyond that.

**Mr. Thacker:** It is possible, although there is going to be that four-year review. I guess my first reaction is to say to you, why do we not just let it go and see what happens? There is no doubt that if the truckers in one province feel their board is being more oppressive than other boards in other provinces, that will hit the media and will put pressure provincially on that board to come into line very quickly, I would think.

**Senator Stewart:** I would like it to be said that the Parliament of Canada anticipated that danger, even if the danger never occurs.

However, Mr. Chairman, I do not want to press this point now. I think I have said enough about it that the Parliamentary Secretary and his advisers understand my concern. I am sure they will want to have a discussion to see how far they can go toward meeting what I have in mind here.

Should I go on to another point, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes, go ahead.

**Senator Stewart:** I was also thinking, Mr. Chairman, that in the annual reviews there should be provision for a review of the number and causes of accidents involving trucks in interprovincial truck undertakings. We have been told again and again . . .

**Mr. Thacker:** Again, Senator, it is the old case of us not having federal jurisdiction before, and in this bill we are moving some distance toward that, at least in getting the provinces to co-operate more. Those kinds of data have not been kept. I think there are four provinces who have been breaking out accident data in their provincial ones, in terms of heavy vehicles.

The rest just report motor vehicle accidents. There is no breakout of whether they are big trucks or small trucks or

[Traduction]

Il y a aussi le fait que, d'après la loi, le Ministre demandera un examen du régime du fardeau inversé, y compris du critère d'intérêt public. Il est sûr qu'après quatre ans, à part le fait que l'Office fera état annuellement du nombre d'entreprises de camionnage qui sont entrées en affaires ou qui en sont sorties—et nous pourrions certainement obtenir aussi le nombre de demandes traitées—, nous allons évaluer si le régime du fardeau inversé a été bien appliqué et s'il y a lieu de le maintenir.

**Le sénateur Stewart:** Oui, je comprends.

**M. Mulder:** Nous allons donc l'avoir encore après quatre ans, de toute façon.

**Le sénateur Stewart:** Oui, mais je voudrais que la loi mentionne que l'efficacité du critère d'intérêt public à l'égard de la réalisation de l'uniformité doit être l'un des éléments de l'évaluation du régime d'inversion du fardeau de la preuve.

**M. Thacker:** Je vois ce que vous voulez dire, monsieur le sénateur, et je suppose que cela serait plus facile si nous parlions de trois ans, mais je suppose que vous parlez de cinq années, ce qui est plutôt long.

**Le sénateur Stewart:** Peut-être plus que cela, car il y a la possibilité d'aller au-delà.

**M. Thacker:** C'est possible, bien qu'il y aura cette révision dans quatre ans. Je suppose que ma première réaction est de vous dire, laissons aller les choses et voyons ce qui arrive. Il est sûr que si les transporteurs d'une province trouvent que leur organisme est plus sévère que ceux des autres provinces, l'information sera transmise par les médias, ce qui obligera l'organisme provincial concerné à s'aligner rapidement sur les autres, je crois.

**Le sénateur Stewart:** Je voudrais que l'on sache que le Parlement du Canada a prévu ce danger, même si celui-ci ne se concrétise jamais.

Toutefois, monsieur le président, je ne veux pas insister davantage sur ce point maintenant. Je pense que j'en ai assez dit pour que le secrétaire parlementaire et ses conseillers comprennent mes préoccupations. Je suis sûr qu'ils voudront en discuter afin de déterminer ce qu'ils peuvent faire en ce sens.

Puis-je passer à une autre question, monsieur le président?

**Le président:** Oui, allez-y.

**Le sénateur Stewart:** Je pensais aussi, monsieur le président, que les examens annuels devraient porter sur le nombre et sur les causes des accidents impliquant des camions appartenant à des transporteurs routiers interprovinciaux. On nous a dit à maintes reprises . . .

**M. Thacker:** Là encore, monsieur le sénateur, c'est toujours parce qu'il n'y avait pas de compétence fédérale auparavant, et je pense que ce projet de loi nous permettra d'améliorer la situation dans ce domaine en amenant au moins les provinces à coopérer davantage. On ne dispose pas de ce genre de statistiques. Je pense qu'il y a quatre provinces qui ont publié des données distinctes sur les accidents impliquant des entreprises de camionnage, en termes de véhicules lourds.

Les autres provinces publient uniquement des statistiques sur les accidents de la route, sans préciser s'il s'agit de véhicu-



[Text]

cars. I am not sure whether it would be wise for us to try to impose it in this federal bill at this time, given the delicate balance of . . . as you know, this has been going on for some years. Pressure has been building in the country to have more of a common market in trucking. The previous government did some good work in developing a delicate compromise.

In February 1985 the agreement was struck. In March 1986 the National Safety Code agreement was struck. You are really in a sense asking us to add a new clause, which some provinces would see as a very major invasion of their prerogative. I think it might throw the whole thing up in the air.

**Senator Stewart:** I am disappointed to hear you say it. Notwithstanding that Parliament has been delegating its constitutional power for something over 30 years, the fact is that under the Constitution, it is the Parliament of Canada that has the constitutional responsibility for extraprovincial trucking. I do not think we can slide out too easily from this constitutional responsibility.

You are saying that the Government of Canada would like to have gone to the fitness test earlier but found it impossible to do so because of some provincial resistance. Do you not think the argument is going to be made, as the date for the introduction of the fitness test comes closer, that the introduction of the new regime should be delayed? The argument will be made that the access of these new truckers to the highways ought to be restrained because of accidents.

The accidents may be due to many things quite remote from trucking. Nevertheless the argument will be made. It seems to me it is only prudent to put the Government of Canada in a position where it has statistics. It has been embarrassing here for the department to have to say again and again and again its statistics are in a primitive condition.

This provision would give you a right to go to the provincial governments to say Parliament made the decision; you need not say that it was necessarily wise but that you have the requirement to ask for these statistics.

I would say you ought to do it because of the constitutional situation. This is federal jurisdiction we are talking about here. Secondly, given the fact there is going to be a move toward the fitness test, which presumably will put more truckers on the road and thus will raise the question of accidents and safety, it is only prudent to arm yourselves with statistics.

**Mr. Thacker:** In principle, no one could deny that the more information one can have, the better off one is, but I think we have to realize that safety is not a federal jurisdiction. I think safety falls within the provincial ambit.

**Senator Stewart:** Do you mean that all safety of trucks is provincial?

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I want to just carry it . . . we take federal jurisdiction when they are interprovincial transportation. All intraprovincial transportation is totally their jurisdiction and they protect it with a passion.

[Traduction]

les lourds ou de voitures ou de petits camions. Je me demande s'il serait sage, de notre part, d'essayer d'imposer cela, à ce stade-ci, dans ce projet de loi fédéral, étant donné l'équilibre délicat de . . . comme vous le savez, cela dure depuis plusieurs années. Les pressions en vue d'un marché commun du camionnage ont augmenté au pays. Le gouvernement précédent a réussi à réaliser un équilibre délicat.

En février 1985, l'accord est intervenu. L'entente relative au Code canadien de la sécurité est intervenue en mars 1986. Ce que vous nous demandez, en un sens, c'est d'ajouter une nouvelle clause qui, pour certaines provinces, représenterait une grave atteinte à leurs prérogatives. Je pense que cela risquerait de tout détruire.

**Le sénateur Stewart:** Je suis déçu de vous l'entendre dire. Malgré le fait que le Parlement délègue ses pouvoirs constitutionnels depuis plus de 30 ans, c'est le Parlement du Canada qui détient la compétence constitutionnelle au sujet du camionnage extra-provincial. Je ne pense pas qu'on puisse échapper facilement à cette responsabilité constitutionnelle.

Vous dites que le gouvernement du Canada aurait aimé adopter le critère d'aptitude plus tôt, mais qu'il ne l'a pas fait en raison d'une certaine résistance de la part des provinces. Au fur et à mesure que la date d'entrée en vigueur du critère d'aptitude se rapproche, ne pensez-vous pas que l'on essaiera d'obtenir que la mise en application du nouveau régime soit renvoyée à plus tard? On allèguera que l'accès de ces nouveaux transporteurs routiers aux grandes routes doit être limité en raison des accidents.

Les accidents peuvent être dus à des causes qui ne se rattachent en rien au camionnage. Néanmoins, cette raison sera avancée. Il me semble qu'il n'est que sage que le gouvernement du Canada ait à sa disposition des statistiques. Il est embarrassant pour le Ministère d'avoir à répéter sans cesse qu'il ne dispose que les statistiques élémentaires.

Cette clause donnera le droit de dire aux gouvernements provinciaux que le Parlement a pris une décision, que cette décision n'est pas nécessairement sage, mais qu'il est nécessaire de demander ces statistiques.

Je dirais même que vous devez le faire en raison de la situation constitutionnelle. Il est ici question de compétence fédérale. De plus, comme on s'oriente vers le critère d'aptitude, ce qui augmentera probablement le nombre de camionneurs sur la route et soulèvera, par conséquent, la question des accidents et de la sécurité, il n'est que prudent de se munir de statistiques.

**M. Thacker:** En principe, il est toujours préférable d'avoir le plus de renseignements possibles, mais je pense qu'il ne faut pas oublier que la sécurité n'est pas une question de compétence fédérale. Je pense que la sécurité relève des provinces.

**Le sénateur Stewart:** Voulez-vous dire que tous les aspects de la sécurité des camions sont de compétence provinciale?

**M. Thacker:** Monsieur le président, laissez moi préciser mon point de vue . . . nous parlons de compétence fédérale dans le cas du transport interprovincial. Tout le transport interpro-

[Text]

They take the safety statistics and accident reports. I mean it in the sense that they feel they have within each of their provinces the data they are going to keep and how they are going to keep it.

I am just trying to urge upon you that if we try to come in now and amend the bill by saying Parliament is demanding that the 10 provinces change their statistical information, the basis of keeping it, and add a financial component to it, I think they would come back on all sorts of bases and tell us to mind our own business. They will say they will provide what they are going to provide. It is an embarrassment to us, no doubt about it. The more we could have, the better, I suppose.

**Senator Stewart:** Yes, I understand that the basic laws on provincial highways are provincial. Nevertheless, we are involved here with trucking undertakings, which are federal. You do have your requirements, some of which relate to safety.

That is why I put the word "cause" of accidents in here. There may be accidents involving trucks that are brought on by—I will not say drunk driving because that is a criminal matter—exceeding the provincial speed rules. All right, it is not your concern. But where you have a trucking accident that is caused by a violation of federal requirements for a trucking undertaking, then you do have a concern with that accident.

It seems to me the cause of those accidents ought to be sorted out, because it is relevant to the fitness test when that fitness test comes on the scene.

**Mr. Thacker:** I would ask Mr. Mulder to expand on that, because he had a thought he was pushing.

**Mr. Mulder:** The federal jurisdiction on trucking largely applies to the economic regulation to the interprovincial trade issue. A lot of these safety and technical regulations are by law under provincial jurisdictions. They are responsible for highways. They are responsible for driver licensing. They are responsible for motor vehicle inspection. We have no legislative territory in those areas.

Secondly, we are working through the Canadian Council of Motor Transport Administrators in improving trucking data through the National Safety Code in an interprovincial link. We will be keeping track of more of what truckers are doing, to what extent drivers break the laws, also when accidents are occurring and so on, so we are moving towards that.

But to back up Mr. Thacker's point that if by law we require the agency to collect from the provinces the number and causes of accidents, the provinces could just say it is not our territory and not respond, or to the extent to which they respond, we are telling them to allocate resources.

[Traduction]

vincial est entièrement du ressort des provinces et celle-ci sont jalouses de leurs prérogatives en ce domaine.

Ils prennent les statistiques sur la sécurité et les rapports d'accident. Ce que je veux dire c'est qu'ils estiment avoir dans chacune de leur province les données qu'il garderont et savoir comment ils les garderont.

Je vous mets tout simplement en garde contre le fait suivant: si nous essayons de modifier le projet de loi en indiquant que le Parlement demande que les 10 provinces changent leur information statistique, leur méthode de conservation et qu'elles y ajoutent un élément financier, je crois qu'elles auront tout lieu d'invoquer divers principes pour nous dire de nous mêler de nos affaires. Elles nous diront qu'elles offriront ce qu'elles veulent. Il ne fait aucun doute que cela nous causera de l'embarras. Je suppose que le plus nous pourrions obtenir, mieux cela sera.

**Le sénateur Stewart:** Oui, je crois que les lois fondamentales sur les autoroutes provinciales sont de juridiction provinciale. Néanmoins, nous avons affaire ici à des entreprises de camionnage qui relèvent du fédéral. Vous avez vos propres exigences et certaines d'entre elles se rapportent à la sécurité.

C'est la raison pour laquelle je mets le mot "cause" d'accidents ici. Il peut s'agir d'accidents survenus à des camions et causés par—je ne dirais pas par une conduite en état d'ébriété parce qu'il s'agit d'une infraction criminelle—mais plutôt par des infractions aux règles provinciales sur la limite de vitesse. Très bien, cela ne vous concerne pas. Mais lorsqu'un camion est accidenté par suite de la violation des exigences fédérales imposées à une entreprise de camionnage, alors cet accident vous concerne.

Il me semble que la cause de ces accidents devrait être établie, parce qu'elle est reliée au test d'aptitude lorsque ce dernier est en cause.

**M. Thacker:** J'aimerais que M. Mulder élabore sur ce sujet, parce qu'il avait une idée qu'il voulait mettre de l'avant.

**M. Mulder:** La juridiction fédérale sur le transport routier s'applique en grande partie aux règlements économiques en matière de commerce inter-provincial. Bon nombre de ces règlements techniques et qui portent sur la sécurité relèvent de la compétence provinciale. Les provinces sont responsables des autoroutes. Elles sont également responsables de l'émission des permis de conduire. Elles assument également la responsabilité de l'inspection des véhicules automobiles. Nous n'avons aucune compétence législative dans ces secteurs.

Deuxièmement, nous travaillons de concert avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé à améliorer les données sur le transport routier au moyen du Code canadien de sécurité dans le cadre d'une liaison inter-provinciale. Nous allons nous occuper de plus en plus de noter ce que font les entreprises de camionnage, dans quelle mesure les conducteurs violent les lois, et également quand des accidents se produisent etc., et c'est ce vers quoi nous tendons.

Mais, pour appuyer l'argument de M. Thacker selon lequel si, en vertu de la loi, nous demandons à l'Office de recueillir auprès des provinces le nombre et la cause des accidents, les provinces pourraient nous dire tout simplement que cela ne relève pas de notre compétence et ne pas répondre ou, dans la



[Text]

For example, to determine causes of all the trucking accidents . . . I am all in favour of it in principle because we kill 4,000 people on the road every year in Canada on the highways and only about 100 in the air. Yet we focus a lot more on air than we do on the road. You have to ask whose responsibility it is.

It is the provincial responsibility to determine the cause of every trucking accident. You would require a policeman and probably a technical investigator or a medical examiner and so on to be at the site. Then after every trucking accident to find exactly whether it was the brake, whether he was drunk, whether he went off the road or whatever.

We are then imposing on the provinces a huge cost and administrative process, however desirable it may be. So we are going to get the data over the next four or five years to report the number of accidents. Four provinces, as Mr. Thacker has already said, are doing it. In addition to that, even then we say to the provinces we want more of it and we are going to force it by law when it is not our territory, and then go on beyond and say the causes.

While there are not a lot of trucking accidents, there are certainly a lot more than there are in the air and we already have a body of 300 or 200 people in the Canadian Aviation Safety Board. So we might have five times that number on the trucking side.

**Senator Stewart:** Yes, but as I see it, you are pressing the provinces to move from their present licensing arrangement to an interim regime. This is likely to produce more competition in the field; that is to say, more truckers. You are doing that. Your aim, which is now accepted by the provinces, is that eventually you will go simply to a fitness test.

**Mr. Mulder:** It is very difficult for me to see how you can go ahead with that approach—which as a policy matter may be very sound—without taking into account the safety implications of that, as examined in these annual reviews. I do not think you are putting the agency in a position to answer the question, let us say, three and a half years down the road. Should we go ahead with the fitness test? It may well be that as a result of what has happened under the reverse-onus test, we ought to change our minds.

First of all, if I may, Senator, it is not the agency that will undertake the review. The Minister shall undertake a review. What we are thinking about . . . and the law does not specify how it will be done; it will presumably be done jointly, federally and provincially, and it is aimed at looking at the economic impact of doing away with reverse onus. Aside from

[Traduction]

mesure où elles répondent, nous pourrions leur indiquer d'affecter des ressources.

Par exemple, pour ce qui est de déterminer les causes de tous les accidents touchant le transport routier . . . je suis en faveur de cela, en principe, parce que 4 000 personnes sont tuées sur les autoroutes chaque année au Canada et seulement 100 dans des accidents d'avion. Pourtant, nous accordons beaucoup plus d'attention au transport aérien qu'au transport routier. Vous devez en demander les raisons aux gens qui en ont la responsabilité.

Il relève de la responsabilité provinciale de déterminer la cause de chaque accident touchant le transport routier. Vous avez alors besoin d'un policier et probablement d'un enquêteur technique ou d'un médecin légiste, etc. à l'endroit où s'est produit l'accident. Ensuite, après chaque accident touchant le transport routier, vous devez établir si la cause de l'accident était les freins, si le conducteur était en état d'ébriété, s'il est sorti de la route ou si une autre cause a entraîné l'accident.

Nous imposons donc aux provinces un coût élevé et des procédures administratives fastidieuses, peu importe dans quelle mesure cela est souhaitable. Donc, pendant les quatre ou cinq prochaines années, nous recevrons des données sur le nombre des accidents. Quatre provinces, comme M. Thacker l'a déjà dit, le font déjà. En outre, même là, nous disons aux provinces que nous en voulons plus et que nous l'obtiendrons par la force de la loi, et nous les forcerons par la suite à aller plus loin et à déterminer les causes alors qu'il ne s'agit pas de notre territoire.

Bien qu'il n'y ait pas beaucoup d'accidents qui touchent le camionnage, il y en a certainement plus que dans le transport aérien et nous avons déjà 300 ou 200 personnes au Bureau canadien de la sécurité aérienne. Donc, nous aurions peut-être cinq fois ce nombre dans le secteur du camionnage.

**Le sénateur Stewart:** Oui, mais tel que je vois la situation, vous exercez des pressions auprès des provinces pour faire en sorte qu'elles passent de leur entente actuelle sur l'octroi des licences à un régime intérimaire. Cela produira vraisemblablement plus de concurrence dans le domaine; ce qui signifie plus d'entreprises de camionnage. C'est ce que vous faites. Votre objectif qui est maintenant accepté par les provinces est d'en venir éventuellement à un simple test d'aptitude.

**M. Mulder:** Il m'est très difficile de voir comment vous pouvez continuer à préconiser cette approche—qui, en matière de politique, peut être très judicieuse—sans tenir compte des répercussions sur la sécurité telles qu'étudiées dans ces examens annuels. Je ne crois pas que vous mettez l'Office en position de répondre à cette question, disons dans trois ans et demi d'ici. Devrions-nous continuer avec le test d'aptitude? Il se pourrait très bien que, par suite de ce qui s'est produit en vertu du test d'inversion du fardeau de la preuve, nous devions changer d'opinion.

Premièrement, si je peux me permettre, monsieur le sénateur, ce n'est pas l'Office qui entreprendra l'examen. Le Ministre doit entreprendre un examen. Nous pensons . . . et la loi ne précise pas comment cela se fera; nous supposons que cela se fera conjointement, à l'échelle fédérale et provinciale, et que l'objectif consiste à envisager les répercussions économiques de

*[Text]*

that, work is being done on our National Safety Code. We are putting in plans for an evaluation of the effectiveness of the National Safety Code and so on.

But this legislation, while it helps out on the safety side, is not a trucking safety bill. That is something that has to be done elsewhere. Again, I just want to stress that while it may be desirable, a lot of it is outside federal jurisdiction. The Parliament of Canada has no right to rule—however desirable it may be—on those conditions.

**Senator Stewart:** But if I may use an analogy, you are talking about licensing swimmers to go into a pool. You are saying we have no jurisdiction over that pool. But surely before you say persons of a certain age can plunge into that water, you have an obligation to discover what the conditions of the water are. There is an intimate relationship here, particularly when you anticipate the fitness test down the road. It seems to me that given the close relationship with safety, it is indefensible not to take every precaution.

I used to be a politician. I was even elected to the House of Commons. I know what will happen to any government of the day if there is a major accident involving trucks. They will immediately go back and say it was proposed that greater protection be put in the act and it was refused. If it is a particularly bad accident, it will be almost as emotional as the death penalty question. That is an exaggeration, but you know what I mean. It seems to me that the government ought to protect itself on this point.

**Mr. Thacker:** I think the only thing I can say, Senator, is that had you been the Minister in all of these processes leading up to these agreements, you would have been pushing for that as part of the bill. Indeed, there was a public interest test in Bill C-19, and it was withdrawn as part of the federal-provincial negotiations. The truckers wanted it withdrawn as well. I suppose all I can say to you is that at this time you might well identify that in a report as what you see as a major weakness to the bill. You might even put in a strong recommendation that the federal and provincial ministers get together and agree on something.

But I think I would be asking you to go that far, because it is our position that if we tried to get into actually putting amendments in, it would open up a can of worms, federally and provincially, which I do not think we really want to get into at this time.

**The Chairman:** Senator Stollery.

**Senator Stollery:** I just wanted, in a sort of supplementary, to also emphasize what I see and have seen through these meetings—the outlandishness of this business of traffic statistics and the fact that we know provincial governments surely

*[Traduction]*

la suppression du fardeau inversé. Cela mis à part, du travail est effectué sur notre Code canadien de sécurité. Nous dressons des plans en vue d'évaluer l'efficacité du Code canadien de sécurité, etc.

Mais cette législation, bien qu'elle soit utile en matière de sécurité, n'est pas un projet de loi sur la sécurité relative au camionnage. Il s'agit d'une chose qui doit être faite ailleurs. Là encore, je veux simplement insister sur le fait que cela peut être souhaitable, mais une grande partie se trouve hors de la compétence fédérale. Le Parlement du Canada n'a pas le droit de réglementer—peu importe à quel point cela serait souhaitable—sur ces conditions.

**Le sénateur Stewart:** Mais si je peux me permettre une analogie, vous parlez d'octroyer des permis à des nageurs pour leur permettre d'utiliser une piscine. Vous déclarez que cette piscine ne relève pas de votre compétence. Mais, assurément, avant de pouvoir déclarer que des personnes d'un certain âge peuvent plonger dans cette eau, vous avez l'obligation de découvrir quelle est la condition de l'eau. Il existe une relation intime, ici, particulièrement lorsque vous prévoyez le test d'aptitude au bout du compte. Il me semble que compte tenu de l'étroite relation avec la sécurité, il est inexcusable de ne pas prendre toutes les précautions qui s'imposent.

J'ai déjà été politicien. J'ai même été élu à la Chambre des communes. Je sais ce qui arrivera au gouvernement en place s'il y a un accident majeur qui touche des camions. Il diront immédiatement qu'on avait proposé d'intégrer une plus grande protection dans la loi mais que cela a été refusé. S'il s'agit d'un accident plus particulièrement grave, la question deviendra presque aussi émotive que celle de la peine de mort. Il s'agit évidemment d'une exagération, mais je suis certain de ce que j'avance. Il me semble que le gouvernement doit se protéger à cet égard.

**M. Thacker:** Je crois que la seule chose que je peux dire, monsieur le sénateur, c'est que si vous aviez été le Ministre en titre au cours de toutes ces procédures menant à ces ententes, vous auriez exercé des pressions en faveur de cette partie du projet de loi. En réalité, il y a eu un test de l'intérêt public relatif au projet de loi C-19 et il a été retiré dans le cadre des négociations fédérales-provinciales. Les entreprises de camionnage voulaient également qu'il soit retiré. Je suppose que tout ce que je peux vous dire, à ce moment, c'est que vous pouvez consigner cela dans un rapport, et déclarer que c'est ce que vous considérez être une faiblesse majeure du projet de loi. Vous pouvez même recommander fortement que les ministres fédéraux et provinciaux se réunissent et s'entendent sur quelque chose.

Mais je crois que je vous demanderais de vous avancer à ce point parce que selon nous, si nous essayons d'apporter vraiment des modifications, car cela entraînerait d'énormes complications, au fédéral et au provincial, et ce n'est vraiment pas ce que nous souhaitons à l'heure actuelle.

**Le président:** Sénateur Stollery.

**Le sénateur Stollery:** Je voudrais tout simplement, à titre de question supplémentaire, mettre également l'accent sur ce que je constate et ce que j'ai constaté au cours de ces réunions—l'étrangeté de ces statistiques sur la circulation et le fait que



[Text]

must have a great deal of this information. I look in *The Globe and Mail* in the business section today, and I see that the railways will use safety as an argument to inhibit truckers from interprovincial trucking.

Time and time again, we have found we do not actually have the information. Nobody in Canada can apparently come up with a sheet of paper with the national accident figures because of the provincial jurisdictions. I do not say it as a criticism of this government.

I just think it is an outlandish situation. It is particularly outlandish when we are writing the National Transportation Act and when we find that insurance rates in Canada have no relationship with accidents apparently. No one in the federal government knows exactly what the situation is on the roads in Canada. The excuse is that it is provincial jurisdiction.

I just think provincial governments that would act in this way are acting . . . . If anything makes me sceptical about the Meech Lake Accord . . . . There is a perfect example of a bunch of small-time governments who have no concern with the national interest, who obviously for what can only be purely provincial jealousies . . . .

If they would take such an irresponsible attitude that they are not interested in contributing to national figures on something that has many implications, the situation is really outlandish. I do not think I can think of another word to describe it. So I just really wanted to say a word to emphasize the concerns of my colleague, Senator Stollery.

**Mr. Thacker:** Senator Stollery, I will stay out of the Meech Lake Accord. As a westerner, we could have a very interesting debate over it as well, I can assure you. This province is feeling a part of this country.

**Senator Stollery:** I am from Ontario. I think if the Ontario government carries on in such fashion, they are irresponsible.

**Mr. Thacker:** Just in terms of the Meech Lake Accord, we want to be as equal as Ontario has been. But on this legislation, I think you would agree this bill is a major step ahead from what we had before. The federal government could have taken jurisdiction. In the United States, I do not know that they took it by way of legislature; I think they took it through the courts.

The courts grabbed onto their trade-and-commerce power and made it into a major centralizing influence in the U.S. national life, in economic life particularly. We have never had this. Our courts through history have always protected those provincial jurisdictions, much more than some of us as federalists . . . central Canadians would want.

[Traduction]

nous savons que les gouvernements provinciaux doivent sûrement avoir beaucoup d'information à ce sujet. Dans la section affaires du journal *The Globe and Mail* d'aujourd'hui, j'ai lu que les chemins de fer utiliseront la sécurité comme argument pour empêcher le camionnage interprovincial.

A maintes reprises nous avons découvert que nous n'avions pas réellement l'information. Personne au Canada ne peut vraisemblablement présenter une feuille de papier contenant les données sur les accidents à l'échelle nationale à cause des compétences provinciales. Je ne dis pas cela pour critiquer ce gouvernement.

Je trouve tout simplement que c'est une situation bizarre. C'est tout particulièrement bizarre lorsque nous rédigeons la Loi nationale sur les transports et que nous découvrons que les primes d'assurance au Canada sont établies apparemment sans tenir compte des accidents. Personne au gouvernement fédéral ne connaît exactement la situation sur les routes au Canada. On donne comme excuse qu'il s'agit d'un domaine de compétence provinciale.

Je pense tout simplement que les gouvernements provinciaux qui agiraient de cette façon agissent . . . Si quelque chose me rend sceptique au sujet de l'Accord du lac Meech . . . C'est l'exemple parfait d'un groupe de gouvernements à la petite semaine qui ne se préoccupent nullement de l'intérêt national, qui, manifestement, pour ce qui ne peut être que des jalousies provinciales . . .

S'ils prenaient une telle attitude irresponsable, à savoir qu'ils ne sont pas intéressés à participer à l'élaboration de données nationales sur quelque chose qui comporte beaucoup d'implications, la situation est vraiment bizarre. Je ne pense pas que je puisse trouver un autre mot pour décrire cette situation. A vrai dire, je voulais tout simplement souligner les inquiétudes de mon collègue, le sénateur Stewart.

**M. Thacker:** Monsieur le sénateur Stollery, je ne parlerai pas de l'Accord du lac Meech. En tant que citoyen de l'Ouest, nous pourrions avoir un débat très intéressant sur ce sujet également, je vous assure. Cette province a le sentiment de faire partie de ce pays.

**Le sénateur Stollery:** Je viens de l'Ontario. Je pense que si le gouvernement de l'Ontario se comporte de cette façon, c'est qu'ils sont irresponsables.

**M. Thacker:** Tout simplement pour ce qui a trait à l'Accord du lac Meech, nous voulons être aussi égaux que l'Ontario l'a été. Mais au sujet de cette mesure législative, je pense que vous seriez d'accord pour affirmer que ce projet de loi est un pas en avant important par rapport à ce que nous avions antérieurement. Le gouvernement fédéral aurait pu acquérir la compétence en ce domaine. Aux États-Unis, je ne sais pas s'ils ont acquis cette compétence en passant par le pouvoir législatif; je crois qu'ils ont eu recours aux tribunaux.

Les tribunaux ont mis la main sur leur pouvoir commercial et l'ont transformé en une influence centralisatrice importante dans la vie nationale des États-Unis, dans la vie économique en particulier. Nous n'avons jamais connu cela. Nos tribunaux, historiquement, ont toujours protégé ces compétences provinciales, beaucoup plus que certains d'entre nous en tant que fédéralistes . . . Canadiens du centre ne le voudrions.

*[Text]*

This bill takes back and involves the federal government in a very real way in the national transportation. I think it is a first step and a major step. Some of these other steps might follow after perhaps another four-year review. I think Canadians themselves have become just fed up with the 10 provincial fiefdoms that had developed in transportation. Canadians could see that it was affecting our competition vis-à-vis the United States and internationally.

**Senator Stollery:** Yes, I agree with you.

**Mr. Thacker:** It is a first step. I guess I would plead with you that it is a big step. I think we should let it be taken and see what happens over the next two or three years.

**Senator Stollery:** I certainly think we should be making, at the very least, recommendations about this question of national figures on statistics. It is not trying to centralize... even to take over anyone's jurisdiction. It is just simple common sense.

**Mr. Thacker:** If you wanted to put it in the strongest possible report, it would be very well received, I am sure, across the country as well as in Parliament.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** I understand what you are saying. You do not want an amendment on this, but you would be prepared to have a report.

It seems to me there is a fundamental difficulty in your position, some of which I sympathize with. You are saying, on the one hand, that you want to move ahead to uniformity insofar as economic regulation is concerned. You will remove economic legislation and go to a "fit, ready and able" test. You want it to be uniform across the country.

At the same time, you are resisting the collection of data necessary to demonstrate that a fitness test is indeed a safe test. It seems to me it is a flawed position.

**Mr. Thacker:** Senator, I can assure you that we are not resisting it in the sense that we would like to have more data. It is a question of whether we have the power to impose it or the political will to even put it in and then to upset this delicate balance that has been struck over many, many months, starting with the previous administration.

I sense that you imply a link between economic regulatory reform and safety. I am not sure it is there.

**Senator Stewart:** Especially with the fitness test. It seems to me it implies something with regard to competence.

**Mr. Thacker:** After the five years, people will, if they have insurance and can comply with the safety code that will be in place... all of the elements will be in place rather than the existing five, including the eight that will come in on January 1. Certainly within five years, the whole code will be in place. As long as they comply with that, they get in.

*[Traduction]*

Ce projet de loi engage le gouvernement fédéral de façon très réelle dans le domaine du transport national. Je crois que c'est un premier pas et un pas important. D'autres étapes pourraient suivre après, peut-être, un autre examen portant sur quatre ans. Je crois que les Canadiens eux-mêmes en ont assez des 10 fiefs provinciaux qui se sont développés dans le domaine du transport. Les Canadiens pouvaient considérer que cela nuisait à notre concurrence face aux États-Unis et sur le plan international.

**Le sénateur Stollery:** Oui, je suis d'accord avec vous.

**M. Thacker:** C'est un premier pas. Je crois que je soutiendrais avec vous que c'est un pas important. Je crois que nous devrions le laisser prendre ce pouvoir et voir ce qui se produira au cours des deux ou trois prochaines années.

**Le sénateur Stollery:** Je pense certainement que nous devrions, à tout le moins, faire des recommandations sur cette question des données nationales dans le domaine statistique. Ce n'est pas un effort de centralisation... pas même d'empiètement sur la compétence de qui que ce soit. C'est tout simplement une question de bon sens.

**M. Thacker:** Si vous vouliez mettre cela dans le rapport le plus énergique possible, ce serait bien accueilli, j'en suis sûr, dans tout le pays de même qu'au Parlement.

**Le président:** Monsieur le sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Je comprends ce que vous dites. Vous ne voulez pas qu'une modification soit apportée, mais vous êtes prêt à avoir un rapport.

Il me semble qu'il y a un problème fondamental dans votre position; je suis en accord avec une partie de celle-ci. Vous dites, d'une part, que vous voulez aller de l'avant dans l'uniformisation pour ce qui a trait à la réglementation économique. Vous remplacerez la législation économique par le test d'aptitude. Vous voulez que ce soit uniforme dans tout le pays.

En même temps, vous vous opposez à la collecte des données nécessaires pour démontrer qu'un test d'aptitude est en réalité un test sûr. Il me semble que c'est une position imparfaite.

**M. Thacker:** Monsieur le sénateur, je puis vous assurer que nous ne nous opposons pas à cela dans le sens que nous aimerions avoir plus de données. La question est de savoir si nous avons le pouvoir d'imposer cela ou la volonté politique de le faire et de bouleverser ainsi cet équilibre fragile obtenu après de très nombreux mois, en commençant avec l'administration précédente.

J'ai l'impression que vous supposez un lien entre la réforme de la réglementation économique et la sécurité. Je ne suis pas sûr qu'il existe.

**Le sénateur Stewart:** Tout particulièrement avec le test d'aptitude. Il me semble qu'il comporte quelque chose relativement à la compétence.

**M. Thacker:** Après cinq ans, les gens, s'ils ont l'assurance et peuvent se conformer au code de sécurité qui sera en vigueur... tous les éléments seront en place plutôt que les cinq existants, y compris les huit qui viendront s'ajouter le 1<sup>er</sup> janvier. Tout le code sera sûrement en vigueur dans cinq ans. Aussi longtemps qu'ils se conforment à cela, ils peuvent entrer.



[Text]

But I thought it was during this interim period, the five years, that you were implying a link. It would appear that in the United States, as they got into deregulation certainly in the air side, there are fewer accidents, even though there are more people flying.

**Senator Stewart:** I am sorry. I thought we understood each other. I realize that under the reverse-onus test, which would come into effect as of January, you probably would not have the kind of pressure that you would have under the fitness test.

What I am suggesting is that during the period of the reverse-onus test, you want to discover what is actually happening with regard to safety before you go to the fitness test. You have an opportunity to make a discovery, as it were.

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, if I may. On January 1, 1988, there will be three things that will get implemented. We will implement the reverse onus, if this legislation goes through as it currently is drafted.

We will also have agreement on and regulations on the National Safety Code. On the federal side, we will promulgate only those regulations in the National Safety Code that are in our jurisdiction. The provinces will do theirs under their legislation.

We will also have agreement—and the legislation does say in consultation with the provinces; we cannot do it unilaterally—on a fitness test.

So we will have three things in place: the reverse onus, the National Safety Code and the fitness test. One of them disappears after five years and that is the reverse onus.

**Senator Stewart:** Yes.

**Mr. Mulder:** So fitness is going to be an essential ingredient. The reason those two other elements are in this legislation—not because we think there is a direct link between regulatory reform and safety and fitness—is that we are also trying to increase uniformity across the country and to be more rigorous on the safety and fitness side of truckers.

So we thought we would take the opportunity. Earlier on, we only had, about two years ago, just regulatory reform in it. We thought we would take the opportunity to deal with fitness and safety at the same time and make sure there is more uniformity across the country on that. This is why Mr. Thacker is saying this bill is a step very much in the right direction. It puts more focus on fitness and safety on January 1, 1988, and makes it more uniform across the country.

So we are going a long way and we are working with the provinces to get data. For example, we are going to provide up to \$23 million over five years for implementation of the National Safety Code and one condition we have in the agreement is that if you want the money, you have to provide better data. So we are holding out a carrot on a stick. But we cannot

[Traduction]

Mais je croyais que c'était durant cette période intérimaire de cinq ans que vous supposiez l'existence d'un lien. Il semble qu'aux États-Unis, où ils ont adopté la déréglementation dans le transport aérien, il y a moins d'accidents, même s'il y a plus de personnes qui prennent l'avion.

**Le sénateur Stewart:** Je suis peiné. Je croyais que nous nous étions compris. Je réalise qu'avec le test de l'inversion du fardeau de la preuve, qui entrerait en vigueur en janvier, vous n'auriez probablement pas le type de pression que vous avez avec le test d'aptitude.

Ce que je suggère, c'est que durant la période du test de l'inversion du fardeau de la preuve, vous essayiez de découvrir ce qui se passe réellement relativement à la sécurité avant de passer au test d'aptitude. Vous avez l'occasion de faire une découverte, de voir ce qui en est.

**M. Mulder:** Monsieur le président, si je puis. Le 1<sup>er</sup> janvier 1988, il y a trois choses qui entreront en vigueur. Nous mettrons en application le test de l'inversion du fardeau de la preuve, si cette loi est adoptée comme elle est présentement rédigée.

Nous aurons également une entente et des règlements sur le Code canadien de sécurité. Nous ne promulguons que les règlements du Code canadien de sécurité qui relèvent de notre compétence. Les provinces promulguent leurs règlements en fonction de leurs lois.

Nous aurons également une entente—et la loi dit que ce doit être en consultation avec les provinces; nous ne pouvons agir unilatéralement—sur un test d'aptitude.

Nous aurons donc trois choses: le test de l'inversion du fardeau de la preuve, le Code canadien de sécurité et le test d'aptitude. L'une d'elles disparaîtra après cinq ans et c'est le test de l'inversion du fardeau de la preuve.

**Le sénateur Stewart:** Oui.

**M. Mulder:** Ainsi l'aptitude sera un ingrédient essentiel. La raison pour laquelle ces deux autres éléments sont dans cette loi—non parce que nous croyons qu'il y a un lien direct entre la réforme de la réglementation et la sécurité et l'aptitude—est que nous essayons également d'accroître l'uniformité à travers le pays et d'être plus exigeants pour ce qui a trait à la sécurité et à l'aptitude des camionneurs.

Aussi nous avons pensé profiter de l'occasion. Auparavant, il y a environ deux ans, il n'était question que de réforme de la réglementation. Nous avons pensé qu'il serait bon de profiter de l'occasion pour traiter également de l'aptitude et de la sécurité et assurer une plus grande uniformité à travers le pays en ce domaine. C'est pourquoi M. Thacker dit que ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. La loi attachera une plus grande importance à l'aptitude et à la sécurité à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988 et elle assurera une plus grande uniformité à travers le pays dans ce domaine.

Nous faisons donc un bon bout de chemin et nous collaborons avec les provinces pour obtenir des données. Nous fournissons, par exemple, jusqu'à 23 millions de dollars durant une période de cinq ans pour la mise en application du Code canadien de sécurité et une condition de l'entente est que si vous voulez l'argent, vous devez fournir de meilleures informations.

[Text]

go as far, at least our lawyers tell us, in saying you shall provide such-and-such data.

**Senator Stewart:** If you have to buy the data, why not increase your purchase price somewhat and get the data? I think I am suggesting you need this before you go for the plain fitness test and before you remove the reverse onus.

**Mr. Mulder:** I think all these things are desirable. The question is whether you do them by legislation now or whether you keep working over the next six months or the next six years in order to achieve them. There are certainly a lot of things we would like that are desirable in the legislation. Are you ready for them with the provinces? Secondly, is it in our jurisdiction? On both of these grounds, with all due respect, we are saying we are not ready and we do not have the jurisdiction.

**Senator Stewart:** Yes, but you are using your spending power to get certain things done within provincial jurisdiction. Why not do it to get the data?

**Mr. Mulder:** It could very well be that the Province of Quebec is saying . . . They are already concerned about the number of conditions we are attaching to the money. They could tell us to go to hell with our money because they do not want it, and are not prepared to do it with that many conditions.

**Senator Stewart:** Any province other than Quebec, taking that . . . ?

**Mr. Mulder:** Ontario is concerned. The amount of money we are offering Ontario is not large, relative to the amount of money they are spending. They are saying that if, in return for \$3 million or whatever it is over five years, we are attaching all of these conditions, the price is not worth it.

**Senator Stewart:** I think, Mr. Chairman, we have explored this one pretty fully. It will be interesting to examine the record before we decide what we will do.

**The Chairman:** Senator Bosa.

**Senator Bosa:** Yes, Mr. Chairman, in clause 72 it states that an applicant who wishes to have a domestic licence has to establish to the satisfaction of the agency that the applicant is a Canadian citizen.

I looked at the membership of the agency. There is no such provision in there; at least I have not been able to find it, except for clause 10, where it states:

A member of the Agency appointed under section 6 shall be deemed to be employed in the Public Service for the purposes of the Public Service Superannuation Act.

But it does not state that a member of the agency has to be a Canadian citizen.

**Mr. Thacker:** You are absolutely correct.

**Mr. Mulder:** As an aside, I am sure there must be other legislation that provides for Governor in Council appointments that must have some conditions attached to Canadian resi-

[Traduction]

Nous proposons ainsi une carotte sur un bâton. Mais nous ne pouvons pas aller jusqu'à dire, c'est du moins ce que nos avocats nous disent, «vous devez nous fournir telles et telles données».

**Le sénateur Stewart:** Si vous devez acheter les données, pourquoi ne pas augmenter votre prix d'achat et obtenir les données? Je crois vous suggérer que vous avez besoin de ceci avant de passer au test d'aptitude et avant de supprimer le test de l'inversion du fardeau de la preuve.

**M. Mulder:** Je pense que toutes ces choses sont souhaitables. La question est de savoir si vous les réalisez immédiatement par voie législative ou si vous continuez à travailler à cette fin au cours des six prochains mois ou des six prochaines années. Il y a certainement beaucoup de chose que nous aimerions voir dans la Loi. Êtes-vous prêts, avec les provinces, à les mettre dans la Loi? Deuxièmement, est-ce que cela fait partie de notre juridiction? Sur ces deux points, soit dit sans vouloir vous offenser, nous ne sommes pas prêts et nous croyons que nous n'avons pas la juridiction.

**Le sénateur Stewart:** Oui, mais vous utilisez votre pouvoir de dépense pour réaliser certaines choses dans le cadre de la juridiction provinciale. Pourquoi ne pas le faire pour obtenir les données?

**M. Mulder:** Il se pourrait fort bien que la province de Québec dise . . . Ils sont déjà inquiets du nombre de conditions que nous fixons pour les fonds. Ils pourraient nous envoyer promener avec notre argent parce qu'ils n'en veulent pas et ne sont pas prêts à l'accepter avec tant de conditions.

**Le sénateur Stewart:** Y a-t-il d'autres provinces que Québec qui . . . ?

**M. Mulder:** L'Ontario s'inquiète. Le montant que nous offrons à l'Ontario n'est pas élevé comparé au montant de leurs dépenses. Ils disent que si, en retour pour quelques 3 millions de dollars répartis sur cinq ans, nous fixons toutes ces conditions, la chose n'en vaut pas la peine.

**Le sénateur Stewart:** Je crois, monsieur le président, que nous avons examiné cette question à fond. Il serait intéressant d'examiner le dossier avant de décider quoi faire.

**Le président:** Sénateur Bosa.

**Le sénateur Bosa:** Oui, monsieur le président, l'article 72 stipule que le demandeur d'une licence pour le service intérieur doit démontrer à la satisfaction de l'Office qu'il est citoyen canadien.

J'ai examiné les conditions de nomination pour les membres de l'Office. Cette condition n'y apparaît pas; du moins, je n'ai pu la trouver, sauf pour l'article 10 qui dit:

Les membres nommés en vertu de l'article 6 sont réputés employés dans la Fonction publique pour l'application de la Loi sur la pension de la Fonction publique.

On ne dit nulle part que les membres de l'Office doivent être citoyens canadiens.

**M. Thacker:** Vous avez absolument raison.

**M. Mulder:** Je suis sûr qu'il doit y avoir un article de loi stipulant certaines conditions quant à la résidence au Canada et à la citoyenneté canadienne pour les nominations par le gou-



[Text]

dency and Canadian citizenship. It may not be in this legislation, but I assume in all the many acts of Parliament there must be one that says the Governor in Council can only make appointments for individuals who meet such-and-such qualifications.

**Senator Stewart:** Could it be checked out?

**Mr. Mulder:** Yes.

**Mr. Thacker:** That is a good point.

**Mr. Mulder:** I am not a lawyer, but I assume somewhere it must exist.

**Mr. Thacker:** But often bills do require Canadian citizenship. It is a good point, Senator; we will certainly follow up on it.

**Senator Bosa:** Yes. My other point is that the membership of the agency shall consist of nine members. I am just wondering, since there are ten provinces in Canada, would it not be good politics to have one member from each province? What is the rationale in having nine and not ten?

**Mr. Thacker:** I have no idea, Senator. I wonder if our officials do.

**Ms. Bloodworth:** I guess it is very hard to defend any specific number, except the present number of 17 in the Canadian Transport Commission. It was felt this was too many. The number was arrived at by adding up the numbers of the various boards that were amalgamated to create the CTC in 1967. There were various discussions. At one time the number five was talked about. That was felt to be a little low. Seven was talked about. Eventually it was arrived at nine.

There is provision for regional membership. It was not thought that particular provinces would be represented, but that there would be representations from regions. But nine seemed to be enough to handle the workload.

**Senator Bosa:** I just thought it would have been good politics to have ten.

**Mr. Thacker:** Maybe not, Senator. You always get into these odd numbers, I suppose, so there can be a majority vote or something. But if we went to eleven, then some province would get two. And if Ontario had two, you know the problems that would cause for us in the west—

**Senator Bosa:** No. But if you stopped at ten—

**Mr. Thacker:** —and the other regions. If we gave P.E.I. two, that would not be fair.

**Senator Stewart:** You have to give representation somehow to the territories.

**Senator Bosa:** But if you stopped at ten and decided the chairman would only cast his vote in the event of a tie vote . . . no, there would not be a tie vote. The chairman would abstain from voting.

**Mr. Mulder:** You would not want to have ten.

**Senator Davey:** Might there be a representative from the Yukon?

[Traduction]

verneur en conseil. Cet article ne fait peut-être pas partie de la présente Loi, mais je suppose que dans les nombreuses lois du Parlement, il doit y en avoir une stipulant les conditions auxquelles doivent satisfaire les personnes faisant l'objet d'une nomination par le gouverneur en conseil.

**Le sénateur Stewart:** Pourrait-on vérifier?

**M. Mulder:** Oui.

**M. Thacker:** Voilà un bon point.

**M. Mulder:** Je ne suis pas avocat, mais ça doit exister quelque part.

**M. Thacker:** Il arrive souvent que les lois n'exigent pas la citoyenneté canadienne. C'est un bon point, sénateur; nous allons sûrement y donner suite.

**Le sénateur Bosa:** Oui. L'autre point que je désire soulever est le fait que l'Office doit avoir neuf membres. Vu, qu'il y a dix provinces au Canada, est-ce que ce ne serait pas une bonne chose que d'avoir un membre pour chaque province? Pourquoi neuf membres plutôt que dix?

**M. Thacker:** Je ne sais pas, sénateur. Peut-être que nos représentants peuvent répondre à cette question.

**Mme Bloodworth:** Je suppose qu'il est très difficile de justifier un nombre particulier, sauf le nombre actuel de 17 membres de la Commission canadienne des transports. On a trouvé que ce nombre était trop élevé. Ce nombre correspond à la somme des nombres de membres des diverses commissions qui ont été fusionnées pour créer la CCT en 1967. Il y a eu diverses discussions. À un certain moment on a parlé de cinq membres. On a trouvé que c'était insuffisant. On a ensuite parlé de sept membres. On en est finalement arrivé à neuf.

Il y a une disposition permettant d'obtenir une représentation régionale. On n'a pas cru nécessaire d'avoir un représentant pour chaque province. Il y aurait une représentation régionale et neuf membres devraient suffire à la tâche.

**Le sénateur Bosa:** Je pensais seulement que cela aurait été une bonne chose que d'avoir dix membres.

**M. Thacker:** Pas nécessairement, sénateur. On choisit toujours des membres impairs, je suppose, pour avoir un vote majoritaire. Si nous avions onze membres, l'une des provinces en aurait deux. Et si l'Ontario avait deux membres, vous savez quels problèmes cela nous occasionnerait dans l'Ouest . . .

**Le sénateur Bosa:** Non. Mais si vous vous limitiez à dix—

**M. Thacker:** . . . et les autres régions. Si nous donnions deux membres à l'Î.-P.-É., ça ne serait pas juste.

**Le sénateur Stewart:** Il faut que les Territoires aient un représentant.

**Le sénateur Bosa:** Mais si vous limitez le nombre de membres à dix et que le président ne peut voter qu'en cas d'égalité des voix . . . non, il n'y aurait pas d'égalité des voix. Le président s'abstiendrait de voter.

**M. Mulder:** Un Office de dix membres n'est pas souhaitable.

**Le sénateur Davey:** Pourrait-il y avoir un représentant pour le Yukon?

[Text]

**Senator Stewart:** We have not decided it yet.

**Senator Davey:** Well, I know, but it is a fair question.

**Senator Bosa:** Mr. Chairman, a final question on this subject. Will the appointment of the chairman of the agency be examined by a parliamentary committee?

**Mr. Thacker:** Yes, I would very much think so. As you know, in the past, prior to the current Standing Orders, there was no mechanism for Parliament or committees of Parliament or anyone to examine any government appointment. Since 1984 the Standing Orders were changed and there are really two streams of examination. I have absolutely no doubt at all, Senator, but that the chairman and the other appointees—all Order in Council appointees—can be called before a standing committee to be examined.

**Senator Bosa:** Yes, but the legislation states that the Governor in Council shall appoint the chairman. It does not make any reference to ratification or examination of the appointment by a parliamentary committee.

**Mr. Thacker:** All appointments under the Standing Orders, which have been agreed to by all parties, are subject to a review. It is not a right to cancel; the standing committees do not have that power. I do not think any government is going to concede such a power to standing committees. At least, I would be very doubtful.

But they at least have the power to examine it and to point out weaknesses and to question competence, qualifications, etc. Senator, I would assure you that all three parties agreed to those Standing Orders and felt it was a major step ahead in getting parliamentary input and control, even though it is indirect.

**Senator Davey:** Including the NDP.

**Senator Stewart:** I wanted, Mr. Chairman, just to follow up on this point. I had not intended to raise it so early, but our institutions are very much in evolution. There is no doubt in my mind that 30 years from now, if the Meech Lake Accord becomes constitutional, the Senate will be a more influential body than the House of Commons. I do not know I would applaud it. I think it may be quite unfortunate.

**Senator Davey:** It means you are going to run for the House again.

**Senator Stewart:** All right, here is what is going to happen. You are going to have people who feel that they are highly legitimate and that they have a mission from their provincial governments who nominated them. Moreover, they are going to accumulate a great deal of experience, as do members of the Senate in the United States who happen to have safe states. This is why I say that as the composition of the Senate changes under this new regime, it will become in authority the senior body.

This being the case, and since this is a period of transition and since it is not likely this piece of legislation is going to be

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Nous n'avons pas encore pris de décision en ce sens.

**Le sénateur Davey:** Oui, je sais, mais c'est une question valable.

**Le sénateur Bosa:** Monsieur le président, une dernière question sur ce sujet. La nomination du président de l'organisme fera-t-elle l'objet d'un examen devant un comité parlementaire?

**M. Thacker:** Oui, je le croirais. Comme vous le savez, avant le Règlement de la Chambre actuel, ni le Parlement, ni les comités parlementaires, ni personne ne disposaient de mécanisme pour examiner une nomination du gouvernement. Depuis 1984, le Règlement de la Chambre a été modifié et il existe vraiment deux séries d'examen. Je n'ai absolument aucun doute à ce sujet, monsieur le sénateur, le président et d'autres personnes nommées, toutes les personnes nommées en vertu d'un décret ministériel, peuvent faire l'objet d'un examen devant un comité permanent.

**Le sénateur Bosa:** Oui, mais la loi stipule que le gouverneur en conseil doit nommer le président. Il n'est pas fait mention que la nomination doit être approuvée ou examinée par un comité parlementaire.

**M. Thacker:** Toutes les nominations effectuées en vertu du Règlement de la Chambre, et qui ont été acceptées par tous les partis, doivent faire l'objet d'un examen. L'annulation n'est pas un droit, les comités permanents n'ont pas ce pouvoir. Je ne pense pas qu'un gouvernement accorde un tel pouvoir à des comités permanents. Du moins, j'en doute énormément.

Mais ils ont au moins le pouvoir de l'examiner, de souligner les faiblesses et de contester les compétences, les qualifications, etc. Monsieur le sénateur, je vous assure que les trois partis ont accepté ce Règlement de la Chambre et qu'ils ont convenu qu'il était important d'obtenir l'apport et le contrôle du Parlement, même s'il est indirect.

**Le sénateur Davey:** Y compris le NPD.

**Le sénateur Stewart:** Je tiens seulement, monsieur le président, à poursuivre la discussion. Je n'avais pas l'intention de soulever ce point pour l'instant, mais nos institutions évoluent grandement. Je crois fermement que dans 30 ans, si l'accord du Lac Meech est adopté, le Sénat deviendra beaucoup plus influent que la Chambre des communes. Je ne sais pas si je dois me réjouir. J'estime que ce serait dommage.

**Le sénateur Davey:** Cela signifie que vous vous présenterez à nouveau.

**Le sénateur Stewart:** Très bien, voilà ce qui va se produire. Vous aurez des gens qui croiront qu'ils ont des prétentions hautement légitimes, et qu'ils sont investis d'une mission que leur ont confiée les gouvernements provinciaux qui les ont nommés. En outre, ils acquerront beaucoup d'expérience, à l'instar des membres du Sénat américain qui ont des États sûrs. C'est pourquoi je prétends que puisque la composition du Sénat se modifie dans le cadre du nouveau régime, elle aura l'autorité de l'institution suprême.

Face à cette situation, et puisque nous vivons une période de transition et qu'il ne semble pas que ce projet de loi soit pré-



**[Text]**

before the two Houses of Parliament for, we hope, a long time—we hope that it is so good that we will not need to be revised extensively for a long, long time—perhaps it is the Senate committee that ought to be reviewing these appointments, particularly in view of the fact, as you have insisted, that there are such important provincial implications, especially in Bill C-19.

I mention it now, not that we want to get into a full discussion of it at this time, so that the various elements of the argument will be known to everybody. When you talk about a parliamentary committee, we are not simply talking about a committee of the House of Commons, which, as I suggest, under the new constitutional regime, is going to become the inferior body. We are talking about a committee of the Senate, as in the United States.

All right, Mr. Chairman, I just wanted to—

**Senator Davey:** We are prepared to serve.

**Mr. Thacker:** Senator, I would just add that I suppose in 30 years what you say may well be true. But you are assuming there would be no further changes after the Meech Lake Accord. This in fact is going to be the number-one item on the next federal-provincial meetings.

**Senator Stewart:** Oh, I think I can guarantee you that until Mr. Peckford gets control of the fisheries jurisdiction, there will be no amendments—or his successors, regardless of their political flavour. That will be the *sine qua non* of any constitutional amendment and it will be denied by the Premier of Nova Scotia, who has also a vital interest in the fisheries jurisdiction. So I think we can assume that after the Meech Lake Accord is in place, that is it for the foreseeable future.

**Mr. Thacker:** But the federal authority is really going to make the actual appointment, albeit that it might be drawn from a list that had been provided by the provinces.

**Senator Stewart:** Oh, it will be drawn.

**Mr. Thacker:** Do you think that a person appointed that way is going to be narrowly provincial? Is there no capacity for them to become Canadian?

**Senator Stewart:** Oh, I would say that is going to be his commission.

**Mr. Thacker:** I do not think so. If it were a provincial appointment, I could perhaps agree with you, but it is going to be a federal appointment and they will not be made unless, presumably, the Prime Minister feels that the person has the ability to become a Canadian in his or her perspective, just as judges are appointed by the federal government and yet those same judges have gone on to uphold provincial jurisdiction far beyond what some of us would want—even myself, as an Albertan.

**Senator Davey:** They have been appointed by the federal government, not by a provincial government.

**[Traduction]**

senté devant les deux chambres du Parlement avant, nous l'espérons, longtemps, et nous espérons, la compétence aidant, que nous n'aurons pas à faire l'objet d'un examen approfondi avant longtemps, très longtemps. C'est peut-être au comité du Sénat qu'il incombe d'examiner les nominations, surtout, comme vous l'avez souligné, parce qu'il y a des répercussions si importantes au niveau provincial, en particulier en ce qui a trait au projet de loi C-19.

Je le mentionne actuellement, non pas pour que nous vidions la question sur-le-champ, mais pour que les divers éléments du débat soient connus de tous. Lorsque vous parlez d'un comité parlementaire, nous ne parlons pas simplement d'un comité de la Chambre des communes qui, comme je l'ai mentionné, deviendra dans le cadre du nouveau régime constitutionnel, une institution secondaire. Nous parlons d'un comité du Sénat, comme aux États-Unis.

Très bien, monsieur le président, je voulais simplement—

**Le sénateur Davey:** Nous sommes prêts à être utiles.

**M. Thacker:** Monsieur le sénateur, j'ajouterai seulement que je suppose que dans 30 ans ce que vous dites se réalisera. Mais vous prétendez qu'il n'y aura aucun autre changement après l'accord de Lac Meech. Cette question sera en fait discutée en priorité lors des prochaines conférences fédérales-provinciales.

**Le sénateur Stewart:** Ça je peux le garantir, il n'y aura pas d'amendement tant que M. Peckford n'exercera pas sa juridiction sur les pêches, ni ses successeurs, indépendamment de leur orientation politique. Ce serait là la condition indispensable à tout amendement constitutionnel et il serait refusé par le Premier Ministre de la Nouvelle-Écosse dont l'intérêt pour la juridiction sur les pêches est vital. C'est pourquoi j'estime que lorsque l'accord du Lac Meech sera adopté, il le sera pour un avenir prévisible.

**M. Thacker:** Mais le gouvernement fédéral nommera vraiment une personne, même si elle peut avoir été tirée d'une liste fournie par les provinces.

**Le sénateur Stewart:** Oh, elle sera tirée.

**M. Thacker:** Croyez-vous qu'une personne nommée de cette façon serait à la solde d'une province? N'y a-t-il aucune possibilité qu'elle soit «canadienne»?

**Le sénateur Stewart:** Je dirais que ce serait son mandat.

**M. Thacker:** Je ne pense pas. S'il s'agissait d'une nomination provinciale, je pourrais peut-être être d'accord avec vous, mais il s'agira d'une nomination fédérale, qui ne sera acceptée vraisemblablement que si le Premier Ministre estime que cette personne a la compétence voulue, selon lui, pour faire partie du parlement canadien, tout comme les juges nommés par le gouvernement fédéral, qui eux s'appliquent à défendre les prérogatives provinciales bien au-delà de ce que certains d'entre nous voudraient, y compris moi-même, en tant qu'Albertain.

**Le sénateur Davey:** Ils ont été nommés pour un gouvernement fédéral, mais non par un gouvernement provincial.

[Text]

**Mr. Thacker:** But it has not meant that they are federal in their outlook. They have often been very provincial in their outlook and I am saying the opposite could be equally true.

**Senator Davey:** Well, I hope you are right.

**Mr. Thacker:** I think there is a tremendous developing sense of Canada. When people get down here and work in the Parliament of Canada and the Senate of Canada, they very much become pan-Canadians as compared to narrow-minded Albertans or whatever.

**Senator Stewart:** That is the present situation. I am predicting that . . . I would be prepared to accept a bet—

**Mr. Thacker:** A wager?

**Senator Stewart:** —payable in 30 years that I am right and you are wrong.

**Senator Davey:** Indeed, if you are right, why not let the provinces appoint the members of the National Transportation Agency?

**Senator Stewart:** That will be the next wager. The next point goes back to the safety question again, but it does it in a different way. I had hoped that we would have had such agreement that it would not be necessary to do this. But we have not had agreement on accident reports and so on. So I now want to take up seriously the proposal that was put before the committee yesterday by the Canadian Trucking Association for an amendment to clause 33.

I would amend their proposal to take into account the point that was made earlier with regard to clause 3. So we would delete subclauses 33.(1) and 33.(2) of Bill C-19 and instead put in the following:

This Act, except for this section and section 3 and section 26, shall come into force on a date to be prescribed by the Governor in Council on the recommendation of the Minister, following further consultations with the provinces when the Minister is satisfied that the key elements of the National Safety Code have been implemented and can be adequately enforced by sufficient provinces to make a viable national regime.

The Canadian Trucking Association said that it might well be—and it is not beyond the bounds of possibility—January 1, 1988. But the effect of the amendment would be that we do not have a parliamentary prescription as to when the whole act will come into effect, but that Parliament will have conferred upon a responsible Minister the discretion to decide when it is safe to go ahead.

I think in view of the difficulties that have been mentioned with regard to getting statistics on safety, this would be a very constructive amendment and I would like some reaction to it. There would have to be, of course, other amendments to make it fit in.

**Mr. Thacker:** Senator, just as you read it—it just struck me as a politician—I can just see the enormous complexities of trying to make it work with the 11 jurisdictions and all it implies. As well, as it seems it has the chicken-and-egg . . . We have to have the bill in order to be able to get the safety provisions going.

[Traduction]

**M. Thacker:** Mais cela ne signifie pas que leur perspective soit fédérale. Leur optique a souvent été provinciale et j'estime que le contraire peut également être vrai.

**Le sénateur Davey:** J'espère que vous avez raison.

**M. Thacker:** Je pense qu'il y a une grande évolution au Canada. Lorsque les gens déménagent ici et travaillent au Parlement et au Sénat, ils deviennent tout à fait pan-canadiens, au contraire des Albertains ou d'autres qui font preuve d'une étroitesse d'esprit.

**Le sénateur Stewart:** Voilà la situation actuelle. Je prévois que . . . je suis prêt à accepter une gageure . . .

**M. Thacker:** Un pari?

**Le sénateur Stewart:** . . . payable dans 30 ans, que j'ai raison et que vous avez tort.

**Le sénateur Davey:** De fait, si vous avez raison, pourquoi ne laisse-t-on pas les provinces nommer les membres de l'Office national des transports?

**Le sénateur Stewart:** C'est là le prochain pari. Le point suivant nous ramène à la question de la sécurité, mais d'une façon différente. J'espérais que nous conclurions un accord afin qu'il ne soit pas nécessaire de faire cela. Mais nous ne sommes pas parvenus à une entente relative aux rapports d'accidents, etc. C'est pourquoi j'aimerais qu'on discute sérieusement de la proposition que l'Association canadienne du camionnage a déposée devant le comité hier et qui visait à modifier l'article 33.

Je modifierais leur proposition afin de tenir compte de la question soulevée au sujet de l'article 3. Ainsi, nous supprimerions les paragraphes 1 et 2 de l'article 33 du projet de loi C-19 et mettrions à la place:

Cette Loi, à l'exception de cet article et des articles 3 et 26, doit être adoptée à une date où elle sera sanctionnée par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre, suite à d'autres consultations avec les provinces, et lorsque le ministre aura la conviction que les principaux éléments du Code national de sécurité ont été appliqués, et qu'ils peuvent être mis en vigueur par un nombre suffisant de provinces pour que le régime national soit viable.

L'Association canadienne du camionnage déclare que la date pourrait être, et c'est dans les limites du possible, le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Mais l'amendement fera en sorte qu'il n'y aura pas de délai de prescription à l'intérieur duquel la loi devra être adoptée dans sa totalité. Mais le Parlement confiera à un ministre la responsabilité de décider du moment où il faudra aller de l'avant.

Je pense que compte tenu des difficultés qui ont été soulevées au sujet de l'obtention de statistiques sur la sécurité, il s'agirait là d'un amendement très constructif et j'aimerais qu'il y ait un suivi. Bien entendu, il faudrait qu'il y ait d'autres modifications pour qu'il puisse être parfait.

**M. Thacker:** Sénateur, de la manière que vous l'avez lu—justement cela m'a frappé comme politicien—j'entrevois justement l'énorme complexité de rendre cela fonctionnel en conciliant 11 compétences et les implications que cela suppose. De plus, on revient au vieux problème de la poule et de l'œuf . . . Il



[Text]

**Senator Stewart:** No. This is why I changed so that clause 3 does come into effect as of January 1.

**Mr. Thacker:** I guess I just cannot get through my mind the point you are making. At the moment we do not have any safety other than the five items and what the provinces are doing. As of January 1 we are going to get an extra eight as quickly as possible.

**Senator Stewart:** But you are also on January 1 shifting to the new reverse-onus test for licensing.

**Mr. Thacker:** This does not have a lot to do with safety in this sense. You are making again, I think, the link I was alluding to earlier. It seems to me there is an implication in everything you say that there is a direct link between safety and economic reregulation.

I am not sure, Senator, that the point can be shown. In the U.S., under deregulation it has become safer. It drives the critics bonkers, but this is the fact of it. There have been fewer air crashes in the U.S. as a result—

**Senator Stewart:** We are not talking about air; we are talking about—

**Mr. Thacker:** This is just by way of example. If there was a direct link, using air as an example, deregulation has resulted in a safer situation in the U.S.

**Senator Stewart:** Yes, but I think it is not a valid parallel. I have not talked about air safety at all today.

**Mr. Thacker:** Yes. I am just using it as an example, if there is any concrete example of a link between economic regulation and safety. If you agree there is no link, yet this is really the import of your amendment—

**Senator Stewart:** No. I do not think it is a valid parallel at all.

**Mr. Thacker:** What is the basis then for delaying the safety until there has been further consultation?

**Senator Stewart:** We are not talking about delaying the safety. We are saying that the new test, which presumably is a somewhat relaxed test—the reverse-onus test—is not to come into effect until the Minister is satisfied that a sufficiently large number of the National Safety Code requirements are in place in a sufficiently large number of provinces.

**Mr. Thacker:** Yes. So you are concerned about safety.

**Senator Stewart:** Oh, yes. But I am not talking about air safety. We are talking about trucking now.

[Traduction]

est essentiel que ce projet de loi soit voté pour mettre en place les mesures de sécurité.

**Le sénateur Stewart:** Non. C'est la raison pour laquelle j'apporte des changements afin que l'article 3 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier.

**M. Thacker:** J'ai bien peur d'être incapable de comprendre le point que vous soulevez. Pour l'instant, il n'existe rien d'autre que les cinq éléments et les actions que prennent les provinces. Le 1<sup>er</sup> janvier huit autres éléments viendront s'ajouter le plus vite possible.

**Le sénateur Stewart:** Mais le 1<sup>er</sup> janvier, vous passerez sous le régime du nouveau contrôle d'inversion du fardeau de la preuve pour la délivrance des permis.

**M. Thacker:** Ceci a peu à voir avec la sécurité dans ce sens. Vous établissez encore, je crois, le rapport que j'ai laissé entrevoir précédemment. Il me semble que dans tout ce que vous dites vous supposez une relation directe entre la sécurité et la déréglementation économique.

Je ne suis pas certain, sénateur, que cela puisse être prouvé. Aux É.-U., la situation est plus sécuritaire depuis la mise en œuvre de la déréglementation. Les critiques en perdent leur latin, mais c'est la vérité. Par conséquent, le nombre d'accidents aériens a diminué aux É.-U. . . .

**Le sénateur Stewart:** Nous ne parlons pas du tout des transports aériens; nous parlons de . . .

**M. Thacker:** C'était seulement une façon de parler. Si vraiment, il y avait une relation directe, d'après l'exemple des transports aériens, on pourrait conclure que la déréglementation aux É.-U. a engendré une situation plus sécuritaire.

**Le sénateur Stewart:** Oui, mais je ne crois pas que la parallèle soit justifiée. Aujourd'hui, je ne parle pas du tout de la sécurité dans les airs.

**M. Thacker:** Oui bien sûr, je me réfèrais à cette situation à titre d'illustration seulement, afin d'apporter un exemple concret de relation entre la sécurité et la déréglementation économique. Si vous convenez qu'il n'y a pas de relation, bien que ce soit réellement la portée de votre amendement . . .

**Le sénateur Stewart:** Non, je ne crois pas du tout que ce parallèle soit justifié.

**M. Thacker:** Alors sur quoi vous fondez-vous pour demander de retarder la question de la sécurité tant que de nouvelles consultations n'auront pas eu lieu?

**Le sénateur Stewart:** Il n'est pas du tout question de retarder le débat sur la sécurité. Nous disons à ce moment-ci que le nouveau contrôle, qui est supposé être moins rigoureux,—le contrôle de l'inversion du fardeau de la preuve—ne doit pas être mis en application avant que le ministre se déclare satisfait parce qu'il y a suffisamment de dispositions du Code national de sécurité qui sont appliquées dans suffisamment de provinces.

**M. Thacker:** Oui. Donc la sécurité vous intéresse.

**Le sénateur Stewart:** Évidemment. Mais je ne parle pas pour l'instant de la sécurité dans les airs, mais bien de celle dans l'industrie du camionnage.

*[Text]*

**Mr. Mulder:** As an official, I would like to talk about some of the technical parameters, leaving aside the desirability of doing it, which the two of you and others can deal with.

If the Canadian Trucking Association proposal goes through, we would only have to amend clause 3 and make sure it is in. We also have to have the definition clause in. Unless we have it in, we cannot apply the regulations under clause 3. We have so many enforcement provisions under Part IV of the—

**Senator Stewart:** Would you go slowly on this so that I can turn over the pages and follow you? Clause 3, of course—

**Mr. Mulder:** In order to implement the legislation and to allow us to go ahead with the safety code and the fitness test—I assume the hon. Senator at least wants us to do this—we would have to implement clauses 1, 2, and 3 and clauses 18 to 21 in order to allow us to move at all on safety and fitness. If we do not have them, we cannot go ahead with the objectives.

**Senator Stewart:** I have no objections.

**Mr. Mulder:** So we have a number of amendments to deal with.

Secondly, the wording as currently drafted says “the Minister is satisfied”. I do not want to cast any aspersion on any province that it does mean. If for some reason either New Brunswick or Manitoba, two through provinces, choose for good or bad reasons, not to be in a position to either implement the National Safety Code or to enforce it, then the definition . . . You cannot very well have a national system if two major through provinces have not gone ahead with it.

To some extent the federal government and indeed the national system will be beholden on the demand of two provinces to wait because they do not have the money, do not have the staff trained or do not have the vehicle inspection systems and so on on the side of the road. So there is some danger in allowing for a major federal-provincial debate as to whether or not the national regime on the National Safety Code is really implemented.

Thirdly, in our current proposal the date is January 1, 1988. It was agreed to with the provinces and with the truckers and everybody is working towards it. So by telling them to wait, it might give an excuse to bureaucrats or provinces and so on to say they are going to be slower because it is not 1988 and so they will just wait a little bit longer because they do not have that deadline staring them in the face. There are problems with that.

There is one more. Clause 34 says the reverse onus shall be in place for five years after the date of proclamation. I assume this is the proclamation of the whole bill. Suppose for a variety

*[Traduction]*

**M. Mulder:** À titre de fonctionnaire, j'aimerais parler de certains paramètres techniques, en laissant de côté le bien-fondé de les mettre en œuvre, ce que vous deux, et d'autres, pourrez déterminer.

Si la proposition de l'Association canadienne du camionnage est accueillie, nous n'aurons qu'à amender l'article 3 pour nous assurer qu'elle s'y trouve. Il faudra que l'article de définition s'y trouve aussi. Sinon, nous serons dans l'impossibilité d'appliquer les règlements édictés en vertu de l'article 3. Nous avons tellement de dispositions d'application en vertu de la Partie IV de—

**Le sénateur Stewart:** Pourriez-vous aller plus lentement pour que je puisse tourner les pages et vous suivre? Article 3, évidemment—

**M. Mulder:** Pour pouvoir mettre en application ces mesures législatives, ce qui devrait nous permettre d'aller de l'avant avec le code de sécurité et le contrôle de conformité—je suppose que l'honorable sénateur souhaite au moins que l'on fasse cela—il faut que l'on mette en application les articles 1, 2 et 3 et les articles 18 à 21 pour que nous puissions intervenir le moins possible sur la sécurité et la conformité. Sans eux, il nous sera impossible de poursuivre ces objectifs.

**Le sénateur Stewart:** Je n'ai pas d'objection.

**M. Mulder:** Donc, nous devons nous entendre sur un certain nombre d'amendements.

Deuxièmement, la formulation actuellement utilisée est «le ministre se déclare satisfait». Je ne veux surtout pas faire d'allégations sur aucune des provinces qui pourraient être visées. Si pour une raison quelconque, bonne ou mauvaise, le Nouveau-Brunswick ou le Manitoba, deux provinces que les routiers traversent, affirment ne pas être en mesure de mettre en œuvre ou en application le Code national de sécurité, alors la définition . . . Vous ne pouvez réellement pas espérer avoir un régime national si deux provinces souvent traversées par les routiers ne s'y sont pas ralliées.

D'une certaine manière, le gouvernement fédéral, et par voie de conséquence le régime national, sont soumis à deux provinces qui demandent d'attendre parce qu'elles n'ont pas, par exemple, d'argent, de personnel formé ou de systèmes d'inspection des véhicules le long des routes. Il y a donc un certain risque à ouvrir un débat fédéral-provincial sur le fait de savoir si le régime national du Code national de la sécurité sera réellement mis en œuvre.

Troisièmement, dans notre proposition actuelle on y voit la date du 1<sup>er</sup> janvier 1988. Cette date a été fixée avec l'accord des provinces et des transporteurs par camion, et tous travaillent en fonction d'elle. Si je leur dis d'attendre, les bureaucrates et les provinces et d'autres intervenants pourront se servir de cela comme excuse pour ralentir leur action parce que 1988 n'est plus l'année cible; aussi, ils pourront attendre encore un peu plus longtemps parce qu'ils ne sont plus confrontés à cette date d'échéance. Une telle façon de faire crée des problèmes.

Il y a aussi un autre problème. L'article 34 stipule que l'inversion du fardeau de la preuve devra être en vigueur pendant cinq ans après la date de promulgation. Je suppose qu'il s'agit de la promulgation de tout le projet de loi. Supposons



[Text]

of reasons it is not proclaimed until January 1, 1989. That means the reverse onus stays in for one more year.

**Senator Stewart:** Oh, yes, but we can easily take care of it.

**Mr. Mulder:** So there is another amendment you would have to deal with. If we do not do that, then the shippers are going to be very unhappy.

**Senator Stewart:** That one is easy to take care of.

**Mr. Mulder:** So I am just wondering, on balance, since we are implementing a National Safety Code, since nobody has shown a direct link between economic regulatory reform and safety, why we are delaying it one more time.

**Senator Stewart:** We have been told again and again that the National Safety Code is going ahead swimmingly, no problems at all. All right, now we are told there is a possibility that Manitoba and New Brunswick might put on the brakes. It seems to me this whole safety question is being argued as a matter of convenience. There is no problem when it suits the government in promoting its legislation, but it immediately becomes a problem when there is a possibility of an amendment. I do not think you can have it both ways.

**Mr. Mulder:** Excuse me, Senator, I may have cast aspersions wrongly. I used it as an example. Currently, because the law says "on or before January 1, 1988", everybody has a deadline to work toward. If the deadline is subject to somebody deeming something to be in place, and if that deeming is dependent on co-operation of others, then there is no deadline. There is no legal force that says you have to do it by a certain time. I was just using as examples . . . it could be Saskatchewan, it could be Alberta, or whatever.

**Senator Stewart:** All right. Suppose we go ahead and the reverse-onus test comes in as of January 1, 1988, and we do not go ahead and raise the complexity of the fitness test five years later. Then a province, perhaps the two you mentioned, start dragging their heels on the safety code. You have the reverse-onus test in effect, but you do not have the safety code in effect in two key provinces. It seems to me that is a bad situation.

**Mr. Mulder:** But at least now we have the clout over them; by law we have to have this regime in place by January 1, 1988. We have to have regulations ready. We have our funding tied to it and all that. To the extent to which you say leave it open, where a Minister of Transport or Governor in Council has to deem a scheme to be in place, you get more argument from those who say you are rushing it; they say want to go slowly and do not have the money.

[Traduction]

que pour diverses raisons, cette loi ne soit pas proclamée avant le 1<sup>er</sup> janvier 1989. Cela veut dire que l'inversion du fardeau de la preuve restera en vigueur une année de plus.

**Le sénateur Stewart:** Oui, c'est bien vrai; cependant c'est une difficulté que l'on peut contourner facilement.

**M. Mulder:** Voilà un autre amendement que vous devrez discuter. Si nous ne le faisons pas, les expéditeurs pourraient en être très mécontents.

**Le sénateur Stewart:** C'en est un que nous pourrions régler facilement.

**M. Mulder:** Tout bien pesé, je me demande justement puisque nous sommes en train de mettre en application un code national de sécurité, que personne n'a fait la preuve d'un lien direct entre sécurité et réforme des mesures réglementaires, pourquoi nous le retardons encore une fois.

**Le sénateur Stewart:** On nous a répété autant comme autant que l'élaboration du Code national de sécurité se déroule sans anicroche, qu'elle ne rencontre aucun écueil. Très bien, maintenant on nous mentionne la possibilité que le Manitoba et le Nouveau-Brunswick décident de freiner le processus. Il me semble que toute cette question de la sécurité est débattue pour des raisons de commodité. Il n'y a pas de problème quand cela convient au gouvernement pour promouvoir son programme législatif, mais dès qu'on mentionne la possibilité d'apporter un amendement, il y a tout de suite un problème. Je ne pense pas que vous pouvez jouer sur les deux tableaux.

**M. Mulder:** Pardon, sénateur, je n'ai pas voulu prêter d'intentions à personne. Ce n'était qu'un exemple. Actuellement, parce que la loi dit «avant ou d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 1988», tout le monde a en tête cette date d'échéance. Si cette échéance est fonction de quelqu'un qui veut que quelque chose soit fait, et si ce qu'il veut dépend de la coopération d'autres intervenants, alors il n'y a plus de date d'échéance qui tienne. Il n'existe pas de loi en vigueur pour nous ordonner de faire quelque chose d'ici un certain moment. Ce n'était que des exemples, . . . j'aurais pu utiliser la Saskatchewan, ou l'Alberta, ou une autre province.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Supposons que nous allons de l'avant et que le contrôle de l'inversion du fardeau de la preuve prenne effet le 1<sup>er</sup> janvier 1988 et que nous n'acceptons pas le contrôle de conformité et que cela en augmente la complexité cinq ans plus tard. Ensuite, qu'une province, peut-être les deux dont vous avez parlé, commence à se traîner les pieds au sujet du code de sécurité. Le contrôle de l'inversion du fardeau de la preuve est effectif, mais le code de sécurité n'est pas en vigueur dans deux provinces importantes. Il me semble que ce ne sera pas une situation très brillante.

**M. Mulder:** Mais au moins nous pouvons leur indiquer une échéance; une loi nous impose de mettre en place un régime d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Nous devons avoir en main les règlements. Nous avons le financement pour ce projet, toutes les ressources. Si cette date est maintenue et qu'un ministre des Transports ou un gouverneur en conseil s'attend à ce qu'un programme soit en place, alors vous avez de meilleurs arguments à opposer à ceux qui disent que vous forcez la note, à ceux qui veulent aller moins vite, qui n'ont pas d'argent.

**[Text]**

All I am saying is that technically, in terms of tactics, it is better to have a deadline that stares you in the face so you have to do it, as opposed to leaving it more uncertain. Then the whole balance, as Mr. Thacker talked about, about how we have dealt with this with the provinces, with the truckers and with the shippers . . . This is giving more credence to the truckers than I think personally, professionally, ought to be given. Up until about a year ago safety was never a big issue in any regulatory reform debate. It has only come up lately. It seems to be a case for saying there must be something going on there.

**Senator Stewart:** I think, Mr. Chairman, there is going to have to be some improvement of the bill in the area of safety. I am disappointed to hear that these provincial governments—whose goodwill we have been assured again and again is overflowing—would be raising the kinds of obstacles the parliamentary secretary mentions. I think he had a bad breakfast. He is just not being realistic as to their goodwill and spirit of co-operation.

I think the parliamentary secretary is going to have to think this over again, taking into account the need for some improvement with regard to safety. I think it is not beyond his ingenuity to satisfy the committee in such a way that it will not delay the bill at all. That is all I wanted to say on this one, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Bosa.

**Senator Bosa:** Yes, Mr. Chairman, under rules, orders and regulations, there is a clause that is really convoluted. I know I have limitations understanding the English language, but I would like to read it to you and perhaps Mr. Thacker could explain it to us. It is clause 28:

A rule, order or regulation of the Agency may be conditional or unconditional, qualified or unqualified and may be general or restricted to a specific area, person or thing or a group or class of persons or things.

What does that mean?

**Senator Stewart:** Just what it says.

**Some senators:** Oh, oh!

**Mr. Thacker:** Senator Bosa, we are all in the hands of our experts who put these bills together and who draft them, and I am sure it is crystal-clear in giving the agency broad, broad powers. However, I would ask our officials to explain because I am not sure this was asked at the standing committee.

**Ms. Bloodworth:** Thank you, Mr. Thacker. I guess this clause is a combination of several clauses that exist in the existing National Transportation Act, and perhaps I could best illustrate it by giving an example. What it would allow, for example, if we take a branch-line abandonment, it allows for the power of the agency to make that a conditional order. For example, it could say, yes, you may order abandonment pro-

**[Traduction]**

Ce que je veux dire c'est que techniquement, comme stratégie, il est préférable d'avoir une date d'échéance que vous devez respecter, plutôt qu'une situation dans laquelle les étapes sont incertaines. Ensuite, au total, tout tombe en place, comme l'a déjà dit M. Thacker, comment traiter cet aspect avec les provinces, les transporteurs, les expéditeurs . . . Cela donne une plus grande crédibilité aux transporteurs que celle que je crois personnellement, comme professionnel, ils devraient avoir. Jusqu'à il y a un an, la sécurité n'avait jamais été un enjeu bien important dans les débats de refonte des règlements. Il n'y a pas bien longtemps qu'on s'y intéresse. Il semble bien qu'on puisse dire qu'il se passe de nouvelles choses sur le front de la sécurité.

**Le sénateur Stewart:** Je pense, monsieur le président, que des améliorations au projet de loi devraient être apportées pour ce qui concerne la sécurité. Je suis déçu d'apprendre que ces gouvernements provinciaux, dont on ne cesse de nous louer la bonne volonté, pourraient chercher à mettre en travers de la route les barrières mentionnées par le secrétaire parlementaire. Je crois que ce dernier digère mal son petit déjeuner. Il se méprend lourdement sur leur bonne volonté et leur esprit de collaboration.

Je pense que le secrétaire parlementaire devra repenser à tout cela, en considérant le besoin d'améliorer les aspects touchant la sécurité. Je crois qu'il est assez astucieux pour satisfaire le Comité d'une manière telle que cela ne retardera pas l'adoption du Projet de loi. C'est tout ce que j'avais à dire sur la question monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Bosa.

**Le sénateur Bosa:** Oui, monsieur le président, en vertu des règles, arrêtés et règlements, il existe un article qui est vraiment contourné. Je reconnais éprouver des difficultés avec l'anglais, mais je voudrais vous le lire, et, peut-être que M. Thacker pourrait nous l'expliquer. C'est l'article 28 :

Les règles, arrêtés et règlements de l'Office peuvent être absolus ou conditionnels, assortis ou non de réserves, de portée générale ou limitée à des personnes, lieux ou objets—ou groupes ou catégories de ceux-ci—déterminés.

Qu'est-ce que cela signifie?

**Le sénateur Stewart:** Exactement ce qui est dit.

**Des voix:** Ha, Ha!

**M. Thacker:** Sénateur Bosa, nous nous en remettons tous aux spécialistes qui préparent ces projets de loi et en font l'ébauche, et je suis assuré qu'il n'y a aucune ambiguïté quant aux pouvoirs très étendus qui sont donnés à l'Office. Néanmoins, je demande à nos représentants de donner des explications, car je ne suis pas certain que cela a été demandé à l'audience du Comité permanent.

**Mme Bloodworth:** Je vous remercie monsieur Thacker. J'imagine que cet article regroupe plusieurs articles de la Loi nationale sur les transports, et c'est probablement à l'aide d'un exemple que je pourrai donner la meilleure explication. Si nous prenons le cas de l'abandon d'embranchements ferroviaires, l'Office aurait le pouvoir d'en faire un arrêté conditionnel. L'article pourrait par exemple autoriser l'abandon pourvu que



[Text]

vided that you have built the following connection before you do it. That is an example of a condition.

Sometimes, depending on the wording of the conditions, they might be termed to be qualifying the order rather than conditioning the order, but I think qualifying or conditioning are very much the same thing. We are talking about a legal nicety, perhaps, between the wording.

With regard to a specific area, a person or a thing, it means that an order might be aimed at a particular person as opposed to being a general order that relates to all of the railway industry.

It is one of these types of clauses that relates to a general power and it is very hard to envision. When you talk about it in generality, you really have to look at specific examples. It is a general empowering section, it says in that, and I think the branch-line example is perhaps the best one I can give you.

**Senator Bosa:** Will the regulations accompanying Bills C-18 and C-19 be referred to, let us say, the Senate committee on transportation to be examined before they are put into force?

**Mr. Thacker:** I think it would just go the standard route, Senator, where they are gazetted, and there has to be a delay on that gazetting. Then I think all regulations go to that joint House-Senate committee on regulations and statutory instruments, which is chaired by a member of the Official Opposition, and they can and do make recommendations.

**Senator Bosa:** Would it be sent to the Senate committee on transport?

**Mr. Thacker:** No, they would not be sent to that committee.

That is true; Mr. Mulder just pointed out that there is nothing in the law to prevent the Senate transport committee from asking for those regulations to be sent to you and for you to conduct whatever examination you wish. However, the normal channel is that they are gazetted, they become law, and then the joint House-Senate committee looks at them, and they have legal experts who go through them very carefully.

**Senator Bosa:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Just another point on which I would like to have some clarification. In clause 8 of Bill C-19, we read that:

(5) In applying subsections (3) and (4), a provincial transport board shall

(a) give primary emphasis to the interests of users of transportation services, whether those services are provided by the undertaking or not; and

(b) have regard to any relevant written expressions of public transportation policy issued by the Government of Canada after consultation with the government of each province affected thereby.

[Traduction]

le demandeur construise une ligne de raccordement avant que l'abandon entre en vigueur. Voilà un exemple de condition.

On pourrait dire, dans certains cas, et suivant le libellé des conditions, que ces conditions qualifient l'arrêté plutôt que de l'assortir réellement de conditions. Or, je pense que qualifier et conditionner veulent dire à peu près la même chose. Il s'agit d'une subtilité, probablement au niveau des termes employés.

Pour ce qui est de la question des personnes, lieux ou objets déterminés, cela signifie qu'un arrêté pourrait viser une personne en particulier, par opposition à un arrêté général concernant l'ensemble de l'industrie du transport par chemin de fer.

Il s'agit d'un de ces articles concernant des pouvoirs généraux, et qu'il est très difficile de saisir. Lorsqu'on en parle d'une manière générale, on doit absolument se reporter à des exemples particuliers. C'est un article qui confère des pouvoirs généraux, c'est ce qui est écrit. Je crois que l'exemple de l'embranchement est sans doute le meilleur que je puisse vous donner.

**Le sénateur Bosa:** La réglementation assortie aux projets de loi C-18 et C-19 sera-t-elle soumise à l'examen du Comité sénatorial des transports, avant d'être mise en application?

**M. Thacker:** Je crois qu'elle suivra la procédure normale, sénateur; les règlements seront publiés dans la *Gazette*. Il y aura un certain délai avant que cela ne soit fait. Puis, je crois que tous les règlements sont soumis au Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes sur les règlements et autres textes réglementaires, présidé par un membre de l'Opposition officielle. Ce Comité à le pouvoir de faire des recommandations, et il en fait.

**Le sénateur Bosa:** Seront-ils envoyés au Comité sénatorial des transports?

**M. Thacker:** Non, ils ne seront pas soumis à ce Comité.

C'est vrai! M. Mulder a signalé que rien dans la Loi n'empêche le Comité sénatorial des transports de demander que ces règlements soient soumis à votre examen. Or, la voie normale passe par la publication des règlements dans la *Gazette*, leur adoption, puis le Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes les étudie, et ses experts en matière juridique les renvoient de façon très détaillée.

**Le sénateur Bosa:** Merci.

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Il y a encore un point sur lequel j'aimerais avoir des éclaircissements. L'article 8 du Projet de loi C-19, plus particulièrement l'alinéa 5, stipule que :

Pour l'application des paragraphes (3) et (4), l'Office provincial doit:

a) privilégier les intérêts des usagers des services de transport, qu'ils soient fournis par l'entreprise ou non; et

b) tenir compte de tous textes utiles relatifs à la politique des transports et publiés par le gouvernement fédéral après consultation du gouvernement de chacune des provinces concernées.

*[Text]*

I have a couple of questions. Law students in England are taught an old rule: When anyone refers to the Crown you ask, "What do you mean?" What do you mean by the expression, "issued by the Government of Canada"? What qualifies as an expression "issued by the Government of Canada"? A prime ministerial political speech? An Order in Council? A Royal Proclamation? Could we be guided on that?

**Mr. Thacker:** I can only speak for myself, Senator, and it flows out of years in opposition, too, where I remember the previous government—and by that I mean the Cabinet, I guess, and at least the government caucus—coming to the conclusion that the government should have more authority to give general policy directions to some of these national agencies—

**Senator Stewart:** These are statements to provincial boards, though—very sensitive.

**Mr. Thacker:** Yes, and that is where I think this flows out of, too. I think the narrow answer is that it essentially would be the Cabinet.

**Senator Stewart:** The Cabinet is not an entity at law. What form will the expression take?

**Mr. Thacker:** I do not know the answer to that. Has there been any official . . . ?

**Mr. Mulder:** I am not a lawyer, so I cannot comment on the detailed legal points the Senator has raised, but what we have in mind, just with the provinces and the truckers and so on, is the recent memorandum of understanding, for example. We had one memorandum of understanding in February 1985, which was jointly arrived at with the provinces, about a new regulatory regime. We had a memorandum of understanding on a National Safety Code. Therefore, issues along that line would then be discussed with the provinces, would be discussed generally with the industry, and then would be referred to a regulatory body.

For example, right now we are working through the Canadian Council of Motor Transport administrators to talk about administrative procedures. We want to have more uniform administrative procedures on the licensing of truckers and the inspection of truckers, etc. We would hope to work over the next year or so toward a memorandum of understanding among the provinces and the federal government on that. We would then say to the provincial boards, you shall, in doing your regulatory work, follow those rules.

**Senator Stewart:** You said "we shall say", but who are—

**Mr. Mulder:** The Government of Canada. I guess it is the Minister of Transport. I do not know the legalese as to how to—

**Senator Stewart:** Well, why not say the Minister of Transport?

*[Traduction]*

J'aimerais qu'on éclaire certains points. En Angleterre, on enseigne une vieille règle aux étudiants en droit, et la voici: lorsque quelqu'un fait allusion à «la Couronne», il faut toujours lui demander de préciser de qui il s'agit vraiment. Dans le cas qui nous intéresse, à qui ou à quoi l'expression «gouvernement du Canada» fait-elle vraiment allusion? À un discours politique d'un premier ministre, à un décret du Conseil, à une ordonnance royale? Est-il possible de répondre à cette question.

**M. Thacker:** Je peux simplement vous donner mon opinion personnelle, sénateur, et celle-ci découle également de ma longue expérience au sein de l'opposition; je me rappelle que le gouvernement précédent, et ici je veux dire le Cabinet, je crois, et au moins le caucus, en était arrivé à la conclusion que le gouvernement devait jouir d'une plus grande autorité pour pouvoir indiquer les politiques générales aux grands organismes nationaux—

**Le sénateur Stewart:** Ces articles visent les commissions de transport provinciales; c'est pour cette raison que c'est si—délicat.

**M. Thacker:** Oui, c'est pour cette raison, je crois. Je pense, pour répondre à la question, que ce serait, en fin de compte, essentiellement le Cabinet.

**Le sénateur Stewart:** Le Cabinet n'est pas une entité légale. Comment va-t-on alors rédiger l'énoncé?

**M. Thacker:** Je ne peux répondre à cette question. Y a-t-il un fonctionnaire . . . ?

**M. Mulder:** Je ne suis pas avocat, je ne peux donc pas éclaircir les points d'ordre légal soulevés par le sénateur; toutefois, je peux dire que ce à quoi nous pensons, pour ce qui a trait aux provinces, aux camionneurs, et le reste, c'est au plus récent protocole d'entente, par exemple. En février 1985, on s'est entendu avec les provinces sur l'établissement d'une nouvelle réglementation. On s'est également entendu au sujet d'un code de sécurité national. Par conséquent, les questions en ce sens seront discutées avec les provinces puis avec l'industrie pour ensuite être soumises à un organisme de réglementation.

Par exemple, nous discutons présentement de formalités administratives avec des représentants du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Ce que nous voulons, c'est établir des formalités uniformes en ce qui concerne la délivrance de permis de camionnage, l'inspection des camions, etc. Nous avons l'intention, au cours de l'année qui vient, de travailler à la préparation d'un protocole d'entente à ce sujet entre les provinces et le gouvernement fédéral. Nous dirons ensuite aux commissions provinciales de suivre ces règles au moment d'établir leur propre réglementation.

**Le sénateur Stewart:** Vous avez dit «nous». Qui ça, «nous»?

**M. Mulder:** Le gouvernement du Canada. Je pense que c'est le ministre des Transports. Je ne connais pas les termes juridiques exacts pour—

**Le sénateur Stewart:** Alors pourquoi ne pas dire le ministre des Transports?



[Text]

**Mr. Mulder:** I assume the Minister of Transport, in some of those areas, may have to go through the Governor in Council.

**Senator Stewart:** Oh, yes.

**Mr. Mulder:** It may have to be an expression of the Governor in Council's intentions.

**Senator Stewart:** All right. I have no objection to the Governor in Council, on the advice of the Minister.

**Mr. Mulder:** We could find out some of the more legal ramifications, perhaps, and get back to you, Senator.

**Senator Stewart:** It just it seems to me that this is bad drafting.

**Mr. Mulder:** Right.

**Senator Stewart:** Years and years ago, before Mr. Thacker was born, there was a famous incident in which a Liberal Minister of Finance, I think it was Mr. Abbot, changed the income tax law by a radio address. Perhaps Senator Davey will remember that!

**Senator Davey:** If Mr. Thacker does not remember it, neither do I!

**Senator Stewart:** Well, there was much objection on the part of the opposition to that technique, and I think the Progressive Conservative opposition of that day was absolutely correct. That is really why I flagged that one here. It seems to me this is too vague to appear in a statute.

I guess the other point is connected with that. It says "any relevant written expression of public transportation policy". How do we establish relevance? I suppose it is the test used in the War Measures Act: that is necessary which the Governor in Council says is necessary. That is relevant which the Government of Canada, in this case, says is relevant.

**Mr. Thacker:** Senator, I see your point in terms of "relevant written expressions", but I think the drafters probably put in the words "Government of Canada" for very good reasons. They meant that it could well be a Prime Minister in a speech in which he states that he has consulted with the provinces and after consultation this will then be the relevant written expression of public transportation policy, as compared to an Order in Council that would require a formal consideration. You then issue an Order in Council but pursuant to what? I mean, you have to have an authority to issue an Order in Council.

**Mr. Mulder:** Just to use one example, a few years ago the government declared a moratorium on Canadian carriers coming into the U.S. As a result of that we had discussions with the provinces, and the Minister of Transport and the Secretary of State for External Affairs made an arrangement with the provinces that they would also suspend all their licence applications. Jurisdictionally the Province of Manitoba or the Province of Ontario and so on cannot do that, but if this is worked out between the Secretary of State for External

[Traduction]

**M. Mulder:** Le ministre des Transports peut, dans certains cas, devoir passer par le gouverneur en conseil.

**Le sénateur Stewart:** Oh, oui.

**M. Mulder:** Il se peut que ce soit l'expression des intentions du gouverneur en conseil.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Je n'ai pas d'objection à ce que ce soit le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre.

**M. Mulder:** Nous pourrions peut-être essayer d'approfondir le point de vue légal, puis revenir à vous, sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Il me semble simplement que l'énoncé est mal rédigé.

**M. Mulder:** Bien.

**Le sénateur Stewart:** Il y a plusieurs années, M. Thacker n'était même pas encore né, un ministre libéral des Finances, je crois que c'était M. Abbot, modifia la Loi de l'impôt sur le revenu en faisant une simple allocution à la radio. Peut-être que le sénateur Davey se rappelle de ce fameux incident!

**Le sénateur Davey:** Si M. Thacker ne s'en souvient pas, moi non plus.

**Le sénateur Stewart:** Bien, l'opposition conservatrice de l'époque avait fortement critiqué ce geste et elle avait eu parfaitement raison. C'est un peu pour cette raison que j'ai signalé ce cas-ci. A mon avis, ceci est trop vague pour paraître dans un statut.

Je pense que l'autre point que je désire aborder est directement lié à celui que nous venons de discuter. Il est dit: «toute déclaration d'intention pertinente écrite visant la politique du transport public». Comment peut-on déterminer la pertinence d'une déclaration d'intention? Je suppose que c'est comme pour la Loi sur les mesures de guerre. De telles mesures sont nécessaires si le gouverneur en conseil juge qu'elles le sont; dans ce cas-ci, une déclaration est pertinente si le gouvernement du Canada juge qu'elle l'est.

**M. Thacker:** Sénateur, je comprends votre point de vue pour ce qui est de la «pertinence» d'une déclaration d'intention écrite; pour ce qui est de l'expression «gouvernement du Canada», je crois que les rédacteurs avaient de très bonnes raisons de l'utiliser. Ils voulaient dire qu'il peut bien s'agir d'un Premier Ministre qui, dans un discours, déclare avoir consulté les provinces et suite à cette consultation, cela devient l'énoncé définitif d'une déclaration d'intention, par opposition à un décret du Conseil qui lui exige une étude officielle. Vous émettez alors un décret du Conseil qui donne suite à quoi? Ce que je veux dire, c'est que vous devez avoir l'autorité nécessaire pour émettre un décret du Conseil.

**M. Mulder:** Pour vous donner un exemple, il y a quelques années, le gouvernement avait imposé un moratoire sur les opérations des transporteurs canadiens aux États-Unis. Suite à ce moratoire, nous avons discuté avec les provinces, et le ministre des Transports et le secrétaire d'État aux Affaires extérieures ont conclu une entente avec les provinces pour qu'elles suspendent également leur demande de permis. Ni la province du Manitoba, ni la province de l'Ontario, ni les autres provinces n'ont la compétence voulue pour émettre une telle directive.

**[Text]**

Affairs and the Minister of Transport in consultation with the provinces, the Minister of Transport can then issue a directive to the public boards saying they shall suspend all licensing of U.S. carriers until the U.S. decides to stop whatever it is they are doing.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, I am not objecting to the purpose of paragraph 8.(5)(b).

**Mr. Mulder:** You are talking about form and the process.

**Senator Stewart:** Yes, and it may be thought this is a trivial objection, but I think it is fundamental. One of the problems that, say, our neighbours to the south have had has been that there has not been sufficient due process. I do not need to refer to the present unpleasantness there to make my point. You know, the President makes a speech, it becomes national policy and international law for example—the Truman doctrine and so on.

The great advantage of specifying who or what, and by what process, is that it assures, let us say, a Prime Minister—not of course the present one—does not make an expression of policy without, for example, having consulted with his colleagues. When you say the Governor in Council you assure a process and when advice is given to the Governor General there is an instrument of advice. It seems to me that we ought to pin it down a bit. It is no great point, I am sure, for the draftsmen; they can do it quite easily.

**Mr. Thacker:** Senator, we have no trouble and we would never for a moment suggest that it is a trivial point. In fact, one of our officials from Justice is going out to try to dig out that information for you straight away.

**Senator Stewart:** Good. That will be very helpful.

These are the points I wanted to raise now. I had also on my list the question of parliamentary confirmation by which, of course, I meant senatorial confirmation. That we have already explored. We have looked into the iron ore question. I may want to come back to that, because I would like to have on our record a clear statement of the two positions as understood by the government and a clear statement of why the government has decided to recommend to Parliament as it has recommended.

It may well be that it has already been done quite adequately. It may well be, but I would like to look at the record. I have an impression that Ms Bloodworth has done that pretty well. Then I think there may be some questions concerning the French text, Mr. Chairman, but I am not an expert in that area or indeed in any other area. However, I have less expertise in that area and one or two others.

**The Chairman:** Senator Bosa.

**Senator Bosa:** Yes, Mr. Chairman. Before I ask a question I would like to respond to what Mr. Thacker said in his opening

**[Traduction]**

Mais s'il s'agit d'une entente conclue entre le secrétaire d'État aux Affaires extérieures et le ministre des Transports, en consultation avec les provinces, le ministre des Transports peut alors émettre une directive aux commissions publiques, les autorisant à suspendre tous les permis des transporteurs américains jusqu'à ce que les États-Unis décident de mettre un terme à ce qu'elles sont en train de faire.

**Le sénateur Stewart:** Je ne m'oppose pas à l'esprit du paragraphe 8.(a)(b).

**M. Mulder:** Vous parlez de forme et de voie.

**Le sénateur Stewart:** Oui et il se peut qu'on pense que c'est là une objection insignifiante. Mais je crois que c'est là une objection fondamentale. Disons que l'un des problèmes auquel nos voisins du Sud ont eu à faire face vient du fait que les voies de droits régulières n'ont pas suffisamment été respectées. Je ne ferai pas référence à la dissension actuelle pour faire valoir mon point. Vous savez comme moi que le président prononce un discours et que ce discours devient une politique nationale ou une loi internationale—comme par exemple la doctrine Truman et les autres du genre.

Il est important de préciser qui ou quoi et par quelle voie, parce que cela, garantit, disons, qu'un Premier Ministre—non pas le Premier Ministre actuel—ne peut pas faire une déclaration d'intention sans avoir consulté ses collègues. Lorsqu'on parle du Gouverneur en Conseil on assure un acte et lorsque le Gouverneur Général en est informé, cet acte devient un instrument d'avis. Il me semble que l'on devrait éclaircir ce point. Ce n'est pas chose trop difficile pour les rédacteurs ils peuvent le faire aisément.

**M. Thacker:** Sénateur, la chose ne nous pose pas de problèmes et nous n'oserions jamais dire que c'est là un point sans importance. En fait, un de nos représentants du ministère de la Justice va s'occuper tout de suite à trouver ce renseignement pour vous.

**Le sénateur Stewart:** Merci, cela nous sera très utile.

Ce sont là les points que je voulais soulever aujourd'hui. J'avais également sur ma liste la question de la confirmation par le Parlement, bien entendu, ce que je voulais dire c'était confirmation par le Sénat. Nous avons déjà abordé ce sujet. Nous avons également parlé de la question du minerai de fer. Il se peut que j'y revienne parce que je voudrais que notre compte rendu contienne un exposé bien précis des deux positions telles qu'elles ont été comprises par le gouvernement et un exposé également clair des raisons qui ont motivé le gouvernement à faire les recommandations qu'il a faites.

Il se peut très bien que la chose ait déjà été faite de manière bien adéquate. C'est bien possible, mais j'aimerais jeter un coup d'œil sur le rapport. J'ai l'impression que M<sup>me</sup> Bloodworth l'a déjà très bien fait. Je pense aussi qu'il y aurait lieu de poser quelques questions quant à la version française, monsieur le président, mais je ne suis pas expert dans ce domaine ni dans d'autres d'ailleurs. Cependant, c'est là où j'avoue être moins qu'expert.

**Le président:** Sénateur Bosa.

**Le sénateur Bosa:** Qui, monsieur le président. Avant de poser une question j'aimerais passer quelques commentaires



## [Text]

remarks. He said that this government accepted some 50 amendments to this bill and when he was in opposition that was not the case. I believe he drew a square like that and bills went right through it.

First of all I am not being partisan now, but just for the sake of the record I would like to quote a couple of historical cases to disprove that statement. I am sure that everybody remembers the flag debate when Mr. Pearson was the Prime Minister of Canada. It came in and it came out. Not only did they change the colours, but it also dropped two leaves. So that was a major amendment.

The second historical amendment is the Canada Act, the Constitution. You may recall that a joint committee made several changes to the bill, and particularly to the to the Charter of Rights. I know section 27, which I had something to do with, made reference to multiculturalism. So just for the sake of the record . . . I mean, I am not being partisan; we are not that partisan in the Senate.

Having prefaced my remarks with that, now I would like to ask you: if we were to make some amendments in the Senate—Mr. Stewart made reference to anomalies in the translation in the French version, whether it is the omission of whether a member of the board should be a Canadian citizen or not, and there may be some substantive amendments, as well—how would this government react? Would you accept those amendments since this government is open-minded to improving the bill?

**Mr. Thacker:** Senator, vis-à-vis the flag, I guess I should have said to my comments that during my period in Parliament, with respect to the Constitution, we felt that it took the provinces going to court, it took every native in the country being in Britain and a real constitutional fight, ringing bells in Parliament and that. I agree that under those conditions, the government did make some amendments.

However, these 50 amendments were made by a group of Parliamentarians hearing 600 witnesses, and it has always been my belief that if you can get Parliament together directed around a problem, they can work through their differences and come up with all sorts of amendments. It is in that context that I believe, as a Member of Parliament, the government is more receptive to amendments now than it was previously.

I think in the future, all future governments will have to follow with that precedent, simply because our Standing Orders have now been changed; Members of Parliament of all parties have said: we are more important than we had become, and we want to play a role in the national life of this country.

In terms of amendments, if you have some amendments that correct the French text, I do not think there would be any objection to any of those. When you get into what you call a substantive amendment, I just go back to my original thesis to

## [Traduction]

sur ce qu'a dit M. Thacker dans ses remarques d'ouverture. Il a dit que le gouvernement avait accepté qu'on apporte quelque 50 amendements à ce projet de loi et que lorsqu'il était dans l'Opposition tel n'était pas le cas. Je crois qu'il a dessiné un carré comme ça et que les projets de loi eux ont passé tout droit.

En premier laissez-moi vous dire que je ne veux pas être partisan ici. Permettez-moi de vous rappeler une couple de cas qui refutent votre déclaration. Je suis sûr que tout le monde se souvient du débat sur le drapeau, alors que M. Pearson était premier ministre du Canada. Le projet de loi a été déposé et retiré. Non seulement en ont-ils changé les couleurs, mais ils ont également laissé tomber deux feuilles. Il s'agissait donc d'un amendement majeur.

Le deuxième amendement historique est celui de la Loi canadienne, la Constitution. Vous vous souviendrez qu'une commission conjointe a apporté plusieurs modifications au projet de loi, en particulier à la Charte des droits. Je sais, pour l'avoir étudié, que l'article 27 faisait allusion au multiculturalisme. Donc, à titre de rappel . . . je souligne que, sans vouloir être partisan; nous, sénateurs, ne sommes pas tellement partisans.

Après cette préface, j'aimerais maintenant poser la question suivante: si nous du Sénat devons apporter certains amendements—M. Stewart a parlé d'anomalies dans la version française, qu'il s'agisse de l'omission de préciser si un membre de la Commission devrait être citoyen canadien ou non, et il se peut que des amendements plus importants soient apportés également—quelle serait la réaction du gouvernement? Accepteriez-vous ces amendements, vu l'ouverture d'esprit du présent gouvernement à l'égard de l'amélioration du projet de loi?

**M. Thacker:** Sénateur, pour ce qui est du drapeau, j'aurais sans doute dû ajouter que lorsque j'étais au parlement, au sujet de la Constitution, il nous semble qu'il a fallu que les provinces aillent devant les tribunaux, que tous les autochtones du pays se rendent en Angleterre, et que soit livrée une véritable bataille constitutionnelle, avec sonnerie des cloches du parlement, etc. J'admets que dans ces circonstances, le gouvernement a apporté certains amendements.

Toutefois, ces 50 amendements furent apportés par un groupe de parlementaires qui avaient entendu 600 témoins et j'ai toujours cru que si l'on réussit à mobiliser le parlement relativement à un problème, les membres finissent pas régler leurs différends et apporter toutes sortes d'amendements. Dans ce contexte, il me semble, à titre de membre du parlement, que le gouvernement est plus réceptif aux amendements qu'il ne l'était dans le passé.

Je crois qu'à l'avenir, tous les gouvernements devront suivre ce précédent, tout simplement parce que nos Règlements ont été changés; les membres du parlement, de quelque parti que ce soit, ont dit: nous sommes plus importants maintenant que nous ne l'étions devenus, et nous voulons jouer un rôle sur la scène nationale dans ce pays.

Quant aux amendements, je ne crois pas qu'on s'opposerait à des amendements visant à corriger le texte français. Dans le cas d'un amendement de fond, je vous demande de vous reporter à ma thèse initiale selon laquelle la présente réforme se

[Text]

you, which was that this reform has been going on for many years and it is a very delicate process that built up under the previous administration, especially on air, but also the ground-work led to the agreement in February 1985, federal and provincial—and you know how difficult those are to get.

It led to the further agreement on the safety code in March of 1986 because of the vast number of players; shippers here that have vested interests, carriers, governments. It is so complex that I am pleading with you to shift your focus. Rather than substantive amendments, focus on issuing a strong report—that, I would say to you, is not ignored in the legislative life of this nation. When the Senate issues a report, it goes out to the provincial governments and I believe it has an effect.

I believe it is that sober second thought that the Senate is famous for and which will continue until Meech Lake, in which case you are going to get even more power. I would therefore just urge you to be patient and to put the bill through as is, subject to some of these amendments on the French text.

**Senator Stewart:** Well, Mr. Chairman, may I say that I do not want Mr. Thacker to live long in his world of illusion. Let me take him out of that state.

There are going to have to be amendments in some of the areas to which I have referred, and I would prefer if these amendments could be identified and worked out co-operatively, because it will mean the bills can go forward more rapidly, both here and when the amendments reach the other place. I think that is the ground rule on which we are going to have to operate.

**Mr. Thacker:** Mr. Mulder was just reminding me that if amendments come back to the House committee then quite properly, the standing committee might say, well, we had better go out and hear the shippers again, and we could be into quite a long process.

**Senator Stewart:** Well, that will be the decision for that committee to make on its own responsibility at the appropriate time.

**Mr. Thacker:** Senator, I would just urge you again that I think the sentiment of the Cabinet would be that we want the bill as is.

**Senator Stewart:** We understand.

**Mr. Thacker:** You will, of course, exercise your jurisdiction.

**Senator Stewart:** Yes, well, we intend to do that.

**Mr. Thacker:** I just hope we do not have a constitutional blow-up over this, because I think the balances have been struck. I think the problems of delay are serious, in terms of legislation in this country.

**Senator Stewart:** I say to Mr. Thacker, Mr. Chairman, that it really is up to him now to decide whether there is going to be a "constitutional blow-up", to adopt his language.

[Traduction]

poursuit depuis plusieurs années; il s'agit d'un processus très délicat, élaboré par l'administration précédente, en particulier sur la question du transport aérien; toutefois les travaux de base ont abouti à l'entente fédérale provinciale de février 1985—et vous connaissez les difficultés que cela présente.

Ces travaux ont abouti également à l'entente sur le code de sécurité en mars 1986, compte tenu du grand nombre des intervenants: les expéditeurs d'ici, principaux intéressés, les transporteurs, les gouvernements. C'est tellement complexe que je vous demande instamment de modifier votre point de vue. Plutôt que d'apporter des amendements de fond, il faudrait tendre à présenter un rapport bien documenté—un rapport que les législateurs de la nation ne sauraient ignorer. Lorsque le Sénat publie un rapport, les gouvernements provinciaux en sont informés et je crois qu'il y a des répercussions.

Il me semble qu'il s'agit de la prudence proverbiale du Sénat, qui s'étendra à la question du Lac Meech, et le cas échéant, vous donnera des pouvoirs accrus. Je vous exhorte donc à la patience, à passer le projet de loi tel quel, sous réserve de certains amendements à la version française.

**Le sénateur Stewart:** Eh! bien, monsieur le président, permettez-moi d'ajouter que je ne voudrais pas voir M. Thacker continuer de se complaire dans son monde d'illusions. Laissez-moi l'en tirer.

Des amendements devront être apportés dans certains des domaines dont j'ai fait état; je préférerais que ces amendements soient identifiés, et qu'on y travaille conjointement afin que les projets de loi puissent être présentés plus rapidement, ici aussi bien que lorsqu'ils seront rendus ailleurs. Je crois que c'est la règle de base sur laquelle nous allons devoir nous aligner.

**M. Thacker:** M. Mulder vient tout juste de me rappeler que si les amendements étaient remis au comité de la Chambre, le comité permanent pourrait à juste titre dire que nous devrions retourner entendre les expéditeurs, et cela pourrait nous entraîner dans un long processus.

**Le sénateur Stewart:** Bien, cette décision sera prise par le comité de sa propre initiative au moment opportun.

**M. Thacker:** Sénateur, j'aimerais vous rappeler de nouveau que j'ai l'impression que le Cabinet aimerait que nous passions le projet de loi tel quel.

**Le sénateur Stewart:** Nous comprenons.

**M. Thacker:** Vous allez, bien sûr, exercer votre juridiction.

**Le sénateur Stewart:** Mais, oui, c'est ce que nous avons l'intention de faire.

**M. Thacker:** J'espère seulement que nous n'aurons pas une esclandre constitutionnelle à ce propos, car je pense qu'un équilibre a été atteint. Je pense que les retards peuvent poser des problèmes graves en regard de la législation dans ce pays.

**Le sénateur Stewart:** Je réponds à M. Thacker, monsieur le président, qu'en réalité, il n'en tient qu'à lui qu'il y ait ou non une «esclandre constitutionnelle», pour reprendre sa propre expression.



[Text]

I think it is fair to say that several members of the committee are very uneasy about the general thrust of the legislation. Senator Davey indicated that earlier, but he is not alone on that. I think it is fair to say that some of us are prepared to live with that uneasiness, but there are some areas, particularly related to safety, on which we are likely to stick.

I am therefore asking you, in the interest of the legislation, really, to see if you cannot move at least half a step toward satisfying our needs, if we are to rest easy with this legislation. It seems to me that is not an unreasonable request, in view of the fact that you are going to get . . . In that case you will get both your bills, and in short order.

**Mr. Thacker:** I think we have responded to each of the points you have raised today, and I think we have given as fair and objective answers as we can concerning the problems we have and why we cannot do this and why we cannot do that. There are other remedies and processes in place that will achieve what you are after.

**Senator Stewart:** I realize that in almost every instance it is not 100% on one side and zero on the other; it is a balance. When I raise a point, of course you are going to be able to come back with something on the other side. I realize that. What I am saying is, the mere fact that you come back with an argument, very often based on relations with the provinces, which as far as I am concerned has to be somewhat speculative at this time, because I am not in on those negotiations, does not defeat the point. I am asking you to review the evidence of our meeting this morning and ascertain whether you can give us some greater assurance, particularly with regard to uniformity on the efficacy of the public interest test and in the area of safety.

**Mr. Thacker:** Well, we can certainly do that, and we will get back to you at the earliest moment, Senator, but I do not want to mislead you in any way—

**Senator Stewart:** No, no, we understand each other perfectly.

**Mr. Thacker:** —as to our expectations.

**The Chairman:** Senator Bosa.

**Senator Bosa:** Mr. Chairman, I wonder if Mr. Thacker could inform the committee as to what would happen if the Senate effected an amendment to the bill and the bill went back to the House. Does not the House deal specifically with that amendment? It does not open up the whole question.

**Mr. Mulder:** Yes, that is right.

**Senator Bosa:** It therefore only deals with that specific, narrow aspect of the amendment.

**Mr. Thacker:** Yes, except that the one amendment then has many implications. If you amend that one clause, you amend clauses 1, 2, 4 and 18, or something like that. They would all then end up being open for debate at the House level again.

[Traduction]

Je crois qu'il est juste de dire que plusieurs membres du comité sont très préoccupés de la portée générale de la législation. Le sénateur Davey l'a indiqué plus tôt, mais il n'est pas le seul de cet avis. Je crois qu'il est juste de dire que certains d'entre nous sont prêts à passer outre à cette préoccupation, mais il y a des domaines, notamment pour ce qui est de la sécurité, où nous sommes susceptibles d'accrocher.

Par conséquent, je vous demande, dans l'intérêt de la législation elle-même, en fait, de voir si vous ne pourriez pas faire au moins la moitié d'un pas pour répondre à nos attentes, pour que nous puissions être satisfaits de cette législation. Il me semble que ce n'est pas une demande déraisonnable, compte tenu de ce que vous allez avoir . . . Dans le cas présent, vous allez avoir vos deux projets de loi, et rapidement.

**M. Thacker:** Je crois que nous avons répondu à chacun des points que vous avez soulevés aujourd'hui, et je pense que nous avons donné des réponses aussi justes et objectives que possible à propos des difficultés que nous avons, et pourquoi nous pouvons faire ceci et ne pas faire cela. Il y a d'autres solutions et des mécanismes sont en place pour vous permettre d'obtenir ce que vous recherchez.

**Le sénateur Stewart:** Je me rends compte que, dans la plupart des cas, ce n'est pas tout l'un ou tout l'autre, qu'il s'agit d'un équilibre. Lorsque j'apporte un argument, c'est évident que vous allez être capable de m'objecter quelque chose d'autre, je me rends compte de cela. Ce que je dis, c'est que le fait que vous m'opposiez une objection, très souvent fondée sur les relations avec les provinces, ce qui, pour ma part, ne peut qu'être assez spéculatif à ce moment-ci, puisque je ne participe pas à ces négociations, n'infirme pas mon argument. Je vous demande de revoir l'argumentation apportée à notre séance de ce matin, et de voir si vous ne pouvez pas nous rassurer davantage, notamment pour ce qui est de l'uniformité, quant à l'efficacité du critère de l'intérêt public, et dans le domaine de la sécurité.

**M. Thacker:** Mais, nous pouvons certainement faire cela et nous allons vous répondre dès que possible, sénateur, mais je ne voudrais pas vous abuser d'aucune façon—

**Le sénateur Stewart:** Non, non, nous nous comprenons parfaitement bien.

**M. Thacker:** . . . quant à nos attentes.

**Le président:** Sénateur Bosa.

**Le sénateur Bosa:** Monsieur le président, je me demande si M. Thacker pourrait informer le comité de ce qui arriverait si le Sénat apportait un amendement au projet de loi et si celui-ci était renvoyé à la Chambre. La Chambre ne traite-elle pas spécifiquement de cet amendement? Elle ne reprend pas toute la question.

**M. Mulder:** Oui, c'est juste.

**Le sénateur Bosa:** Elle ne traite par conséquent que de cet aspect spécifique et limité de l'amendement.

**M. Thacker:** Oui, sauf que ce seul amendement peut avoir plusieurs implications. Si vous amendez un article particulier, vous amendez aussi les articles 1, 2, 4 et 18, par exemple. A la fin, ils seraient tous de nouveau soumis aux délibérations en

[Text]

The House Leader and the Cabinet would have to make a hard-nosed political decision as to whether they are going to accept your amendment and get their bills, or whether they call the House back and we send it back to you with the original proposition. Then it throws the ball back into your court. That is what I mean by a constitutional dust-up, blow-up.

**Senator Stewart:** Oh, I think, Mr. Chairman, we understand the situation perfectly.

I must say that I think the kinds of amendments we have been talking with today are so peripheral to the purposes of the bill that Canada would be regarded as a very strange place by outsiders if we had a constitutional blow-up over a provision to increase highway safety.

**Mr. Thacker:** Oh, but the effect would be delaying the implementation of the bill and we would not get the eight additional safety features that will come in on January 1. Senators, we need to have this bill now so that the machinery can be put in place so that we can get going on it even earlier.

**Senator Bosa:** You have to have Royal Assent, so you will have to call the House of Commons back.

**Senator Stewart:** You will be doing that anyway.

**Mr. Thacker:** Yes, we will be coming back.

**Senator Stewart:** In the middle of August—is that right?

**Mr. Thacker:** Well, that is the rumour going around. I am not privy to those decisions.

**Senator Stewart:** Obviously, if the bill is that important, the House of Commons will have to be back for the Royal Assent, so it can deal with our amendments at that time . . . no delay.

**Mr. Thacker:** Thank you very much for the privilege of appearing before you. I must say that the House committee heard 600 witnesses and made 50 changes. I thought every point had been discussed in minute detail, but you have added new dimensions to it and it has been an enriching experience for me, so I thank you.

**The Chairman:** Hon. senators, would you mind remaining so we can have an in camera meeting after the adjournment.

The meeting is adjourned.

[Traduction]

Chambre. Le Leader du Gouvernement et le Cabinet seraient alors contraints de prendre une décision politique arbitraire, à savoir s'ils acceptent votre amendement et obtiennent leurs projets de loi, ou s'ils convoquent de nouveau la Chambre et nous vous le renvoyons avec la proposition initiale. Et c'est de nouveau à vous de jouer. C'est ce que j'appelle une esclandre constitutionnelle.

**Le sénateur Stewart:** Oh, je crois, monsieur le président, que nous comprenons parfaitement la situation.

Je dois vous dire qu'à mon avis, les amendements dont nous avons parlé aujourd'hui sont si périphériques par rapport aux buts du projet de loi que le Canada serait perçu comme un pays très bizarre par les étrangers si nous avions une chicane constitutionnelle à propos d'une disposition visant à accroître la sécurité routière.

**M. Thacker:** Oui, mais cela retarderait la mise en application du projet de loi et nous n'aurions pas alors les huit points supplémentaires sur la sécurité routière qui entreraient en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier. Sénateurs, nous avons besoin de ce projet de loi maintenant afin que la machinerie puisse être mise en place pour nous permettre de débiter encore plus tôt.

**Le sénateur Bosa:** Vous devez avoir la sanction royale, vous devrez donc rappeler la Chambre des communes.

**Le sénateur Stewart:** Vous le ferez de toute façon.

**M. Thacker:** Oui, nous reviendrons.

**Le sénateur Stewart:** Au milieu du mois d'août, n'est-ce pas?

**M. Thacker:** En effet, c'est la rumeur qui circule. Je n'ai pas été informé de ces décisions.

**Le sénateur Stewart:** Bien entendu, si le bill est si important, la Chambre des communes devra être de retour pour la sanction royale afin de pouvoir traiter de nos amendements à ce moment-là, sans délai.

**M. Thacker:** Je vous remercie beaucoup de m'avoir accordé le privilège de parler. Je dois dire que la Chambre des communes a entendu 600 témoins et effectué 50 changements. Je croyais que tous les points avaient été discutés en détail, mais vous y avez ajouté de nouvelles dimensions et ce fut une expérience enrichissante pour moi, je vous en remercie.

**Le président:** Honorables sénateurs, voudriez-vous demeurer en place afin que nous puissions tenir une rencontre à huis clos après l'ajournement de la séance.

La séance est ajournée.







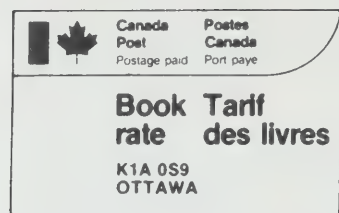












*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From The Ministry of Transport:*

Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and  
Coordination;  
Ms. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

### *Du ministère des Transports:*

M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordi-  
nation;  
M<sup>me</sup> Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire.





Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

---

Wednesday, August 5, 1987

**Issue No. 24**  
**Eleventh proceedings on:**

Bill C-18, An Act respecting national  
transportation, and

Bill C-19, Motor Vehicle Transport  
Act, 1986

---

### APPEARING:

Blaine Thacker, M.P.,  
Parliamentary Secretary  
to the Minister of Transport

---

### WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

---

Le mercredi 5 août 1987

**Fascicule n° 24**  
**Onzième fascicule concernant:**

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant  
les transports, et

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les  
transports routiers

---

### COMPARAÎT:

Blaine Thacker, député,  
secrétaire parlementaire  
du ministre des Transports

---

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*  
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

De Bané	Macdonald ( <i>Cape Breton</i> )
Bell	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (or Frith)	Stollery

*\*Ex officio Members*

(Quorum 4)

*Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Doody substituted for that of the Honourable Senator Muir. (*August 5, 1987*)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois  
*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

De Bané	Macdonald ( <i>Cap-Breton</i> )
Bell	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (ou Frith)	Stollery

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modification de la composition du Comité:*

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Doody substitué à celui de l'honorable sénateur Muir. (*le 5 août 1987*)



**ORDERS OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative, on division."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative, on division."

**ORDRES DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, C.P., que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 5 AOÛT 1987  
SÉANCE DE L'AVANT-MIDI  
(44)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 10 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bosa, Davey, Doody, Frith, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) et Stewart. (10)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Petten.

*Également présents:* M. Charles Lussier, greffier du Sénat; *du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* M. Jacques Rousseau, avocat, M. John Christopher, attaché de recherche et M. Raymond L. du Plessis, légiste et conseiller parlementaire.

*Comparait:* M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Témoins:**Du ministère des Transports:*

M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, politique et coordination;

M. Edward Weinberg, conseiller, bureau de réforme des règlements économiques.

*Du ministère de la Justice:*

M. Robert Archambault, avocat et Me Jacques E. Pigeon, avocat-conseil, contentieux, affaires fiscales.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Thacker lit une version corrigée d'une lettre qu'il a fait parvenir aux membres du Comité le 31 juillet 1987.

Le Comité entreprend l'étude article par article du Projet de Loi C-19, Loi de 1986 sur les transports.

L'honorable sénateur Doody propose  
Que le titre et l'article 1 soient différés à plus tard.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable Doody propose  
Que les articles 2 à 7 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose  
That clause 8 of Bill C-19 be amended by striking out lines 16 to 19, page 5 and substituting the following:

«(b) have regard to any statement of public transportation policy issued by the Governor in Council after consultation by the Minister with the government of each»

Que l'article 8 soit modifié en retranchant les lignes 16 à 19, page 5 et en les remplaçant par ce qui suit:

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, AUGUST 5, 1987  
MORNING SITTING  
(44)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Adams, Bosa, Davey, Doody, Frith, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Stewart. (10)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senator Petten.

*In attendance:* Mr. Charles Lussier, Clerk of the Senate. *From the Research Branch, Library of Parliament:* Mr. Jacques Rousseau, Lawyer, Mr. John Christopher, research assistant. *Also in attendance:* Mr. Raymond L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

*Appearing:* Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*Witnesses:**From the Department of Transport:*

Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination;

Mr. Edward Weinberg, advisor, Economic Regulatory Reform.

*From the Department of Justice:*

Mr. Robert Archambault, legal advisor, and Mr. Jacques E. Pigeon, Senior Counsel, Tax Litigation Section.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 29, 1987, resumed consideration of Bills C-18, An Act respecting national transportation, and C-19, the Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Thacker read a corrected version of a letter he had sent to the members of the Committee on July 31, 1987.

The Committee began clause-by-clause consideration of Bill C-19, the Motor Vehicle Transport Act.

The Honourable Senator Doody moved,—  
THAT consideration of the title and clause 1 be postponed.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—  
THAT clauses 2 to 7 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart moved,—  
Que l'article 8 soit modifié en retranchant les lignes 16 à 19, page 5 et en les remplaçant par ce qui suit:

“(b) tenir compte des déclarations relatives à la politique des transports effectuées par le gouverneur en conseil après consultation, par le ministre, du gouvernement de chacune des”

Clause 8 of Bill C-19 be amended by striking out lines 16 to 19, page 5 and substituting the following:



«(b) tenir compte des déclarations relatives à la politique des transports effectuées par le gouverneur en conseil après consultation, par le ministre, du gouvernement de chacune des»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que l'article 8, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que les articles 9 à 32 soient adoptés.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois propose

Que la version anglaise de l'article 33, lignes 41 et 42 soit modifiée, en retranchant les mots: «the later of» et, à la ligne 43 en substituant le mot «and» par «or».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que l'article 33 soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose

That Bill C-19 be amended by adding thereto, immediately after clause 34(2), the following clause:

«(2.1) After the completion of the review referred to in subsection (2), the Minister shall cause a copy of a report of the review to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the report has been prepared».

Que l'article 34 soit modifié par insertion, après la ligne 11 de ce qui suit:

Dépôt devant le Parlement

«(2.1) Le ministre fait déposer un rapport de l'examen prévu au paragraphe (2) devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant l'achèvement du rapport.»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que l'article 34, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose

That Bill C-19 be amended by adding thereto, after line 35, page 14, of the following clause:

«Annual Report

Preparation of report

35.(1) After the expiration of each of the years of report 1988 to 1993, the Minister shall prepare the report referred to in subsection (2) and shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days that that House is sitting after he completes it.

“(b) have regard to any statement of public transportation policy issued by the Governor in Council after consultation by the Minister with the government of each”

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart moved,—

THAT clause 8 carry as amended.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clauses 9 to 32 carry.

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Langlois moved,—

THAT the English version of clause 33, lines 41 and 42, be amended by striking out the words “the later of” and, in line 43, by substituting the word “or” for “and”.

After debate,

The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Stewart moved,—

THAT clause 33 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart moved,—

Que l'article 34 soit modifié par insertion, après la ligne 11 de ce qui suit:

Dépôt devant le Parlement

“(2.1) Le ministre fait déposer un rapport de l'examen prévu au paragraphe (2) devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant l'achèvement du rapport.”

THAT Bill C-19 be amended by adding thereto, immediately after clause 34(2), the following clause:

“(2.1) After the completion of the review referred to in subsection (2), the Minister shall cause a copy of a report of the review to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the report has been prepared”.

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart moved,—

THAT clause 34 carry as amended.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart moved,—

Que le Projet de loi C-19 soit modifié par insertion, après la ligne 27, page 14, de ce qui suit:

«Rapport Annuel

Établissement du rapport

35.(1) À la fin des années 1988 à 1993, le ministre établit le rapport prévu au paragraphe (2) et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.

## Contents of report

(2) The report of the Minister shall contain the following in respect of each year referred to in subsection (1):

(a) The available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and

(b) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings.»

Que le Projet de loi C-19 soit modifié par insertion, après la ligne 27, page 14, de ce qui suit:

## «Rapport Annuel

## Établissement du rapport

35.(1) À la fin des années 1988 à 1993, le ministre établit le rapport prévu au paragraphe (2) et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.

## Contenu du rapport

(2) Le rapport du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:

a) les renseignements statistiques existants concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de camionnage;

b) un rapport d'étape sur la mise en œuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage.»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que l'article 1 soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que le titre soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose

Que conformément à l'article 79 du Règlement, le président fasse rapport du Projet de loi C-19 tel que modifié.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose

Que le Comité s'ajourne jusqu'à 13 h 30.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 11 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 13 h 30.

## Contenu du rapport

(2) Le rapport du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:

a) les renseignements statistiques existants concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de camionnage;

b) un rapport d'étape sur la mise en œuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage.»

That Bill C-19 be amended by adding thereto, after line 35, page 14, of the following clause:

## “Annual Report

## Preparation of report

35.(1) After the expiration of each of the years of report 1988 to 1993, the Minister shall prepare the report referred to in subsection (2) and shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days that that House is sitting after he completes it.

## Contents of report

(2) The report of the Minister shall contain the following in respect of each year referred to in subsection (1):

a) The available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and

b) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings.»

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clause 1 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT the title carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved,—

THAT in accordance with Rule 79, the Chairman report Bill C-19 as amended.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved,—

THAT the Committee adjourn until 1:30 p.m.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 11:30 a.m., the Committee adjourned until 1:30 p.m.



LE MERCREDI 5 AOÛT 1987  
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(45)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 13 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bosa, Davey, Doody, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) et Stewart (9)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

*Aussi présent:* M. Raymond L. du Plessis, légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur le Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

*Comparaît:* M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Témoins:*

*Du ministère des Transports:*

M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, politique et coordination;

M. Edward Weinberg, conseiller, bureau de réforme des règlements économiques.

*Du ministère de la Justice:*

M. Robert Archambault, avocat;

M. Jacques Pigeon, avocat-conseil, contentieux, affaires sociales;

M. A. Craig Löngsen, légiste.

Le Comité entreprend l'étude article par article du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

L'honorable sénateur Doody propose

Que le titre et l'article 1 soient différés à plus tard.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bosa propose

Que l'article 6 soit modifié par adjonction, après la ligne 33, page 4, de ce qui suit:

«Tout membre doit être et demeurer citoyen canadien ou résident permanent au sens de la *Loi sur l'immigration de 1976*» et,

That clause 6 of Bill C-18 be amended by striking out lines 39 and 40 on page 4 and lines 1 and 2 on page 5 and substituting the following:

«tion 8, of not more than nine members appointed by the Governor in Council, each of whom must, on appointment or re-appointment and while serving as member, be a Canadian

WEDNESDAY, AUGUST 5, 1987  
AFTERNOON SITTING  
(45)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:30 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Adams, Bosa, Davey, Doody, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Stewart. (9)

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer, and Mr. John Christopher, research assistant.

*Also in attendance:* Mr. Raymond L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

*Appearing:* Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*Witnesses:*

*From the Department of Transport:*

Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination;

Mr. Edward Weinberg, advisor, Economic Regulatory Reform;

*From the Department of Justice:*

Mr. Robert Archambault, legal advisor;

Mr. Jacques E. Pigeon, Senior Counsel, Tax Litigation Section, and

Mr. A. Craig Löngsen, legal counsel.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 29, 1987, resumed consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation.

The Committee began clause-by-clause consideration of Bill C-18.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT consideration of the title and clause 1 be postponed.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Bosa moved,—

THAT clause 6 of Bill C-18 be amended by striking out lines 39 and 40 on page 4 and lines 1 and 2 on page 5 and substituting the following:

“tion 8, of not more than nine members appointed by the Governor in Council, each of whom must, on appointment or re-appointment and while serving as member, be a Canadian citizen or permanent resident within the meaning of the *Immigration Act, 1976* and among whom there must be at least one representative from each region of Canada.”

Que l'article 6 soit modifié par adjonction, après la ligne 33, page 4, de ce qui suit:

“Tout membre doit être et demeurer citoyen canadien ou résident permanent au sens de la *Loi sur l'immigration de 1976*” et,

citizen or permanent resident within the meaning of the *Immigration Act, 1976* and among whom there must be at least one representative from each region of Canada.”

Après débat,

La motion, mise aux voix, est différée à plus tard.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que l'article 2 soit adopté.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois propose

Que la version française de l'article 3 soit modifiée par substitution, de la ligne 26, page 1, et des lignes 1 à 10, page 2, de ce qui suit:

«et efficaces, utilisant plus efficacement et économiquement tous les modes de transports existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs tout comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs sont plus vraisemblablement réalisables lorsque tous les transporteurs sont en situation de concurrence tant à l'intérieur de leurs modes respectifs que parmi les divers autres modes de transports, à condition que, compte»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Langlois propose

Que la version française de l'article 3 soit modifiée en retranchant le mot «abusivement», ligne 25, page 2, et en le remplaçant par le mot «injustement».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que la version française de l'article 3 soit modifiée par substitution des lignes 30 à 36, page 2, de ce qui suit:

«économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois propose

Que la version française de l'article 3 soit modifiée en retranchant le mot «abusif», ligne 11, page 3, et en le remplaçant par le mot «indu».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Langlois propose

Que la version française de l'article 3 soit modifiée en retranchant le mot «abusif», ligne 14, page 3, et en le remplaçant par le mot «indu».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que l'article 3, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to postpone it.

The Honourable Senator Stewart moved,—

THAT clause 2 carry.

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Langlois moved,—

THAT the French version of clause 3 be amended by substituting for line 26, page 1, and lines 1 to 10, page 2, the following:

“et efficaces, utilisant plus efficacement et économiquement tous les modes de transports existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs tout comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs sont plus vraisemblablement réalisables lorsque tous les transporteurs sont en situation de concurrence tant à l'intérieur de leurs modes respectifs que parmi les divers autres modes de transports, à condition que, compte”

After debate,

The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Langlois moved,—

THAT the French version of clause 3 be amended by striking out the word “abusivement”, line 25, page 2, and substituting the word “injustement”.

After debate,

The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT the French version of clause 3 be amended by substituting for lines 30 to 36, page 2, the following:

“économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;”

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Langlois moved,

THAT the French version of clause 3 be amended by striking out the word “abusif”, line 11, page 3, and substituting the word “indu”.

After debate,

The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Langlois moved,—

THAT the French version of clause 3 be amended by striking out the word “abusif”, line 14, page 3, and substituting the word “indu”.

After debate,

The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clause 3 carry as amended.

The question being put on the motion, it was agreed to.



L'honorable sénateur Doody propose  
Que les articles 4 à 5 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose

Que la version anglaise de l'article 6, page 5, ligne 14, soit modifiée en retranchant le mot «Albberta» et en le remplaçant par le mot «Alberta».

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bosa propose

Que l'article 6, tel que modifié, soit adopté.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que les articles 7 à 64 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois propose

Que la version française de l'article 65 soit modifiée en retranchant les mots «de l'acte», ligne 6, page 29, et en les remplaçant par les mots «du jugement».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Langlois propose

Que la version française de l'article 65 soit modifiée en retranchant les mots «le rendu», ligne 15, page 29, et en les remplaçant par les mots «la date».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que les articles 65 et 66 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que les articles 67 à 109 et les articles 110 à 133 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que la version française de l'article 134 soit modifiée par substitution, aux lignes 16 à 18, page 65, de ce qui suit:

«Canada s'il en existe plus d'un qui soit susceptible d'être ainsi emprunté dans de bonnes conditions de rentabilité.»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que l'article 134, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que les articles 135 à 149 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que la version française de l'article 150 soit modifiée par substitution à la ligne 45, page 77, de ce qui suit:

«et commode, de trafic entre les lignes d'un»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que la version française de l'article 151 soit modifiée par substitution à la ligne 42, page 78, de ce qui suit:

The Honourable Senator Doody moved,—  
THAT clauses 4 and 5 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—

THAT the English version of clause 6, page 5, line 14, be amended by striking the word "Albberta" and substituting the word "Alberta".

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Bosa moved,—

THAT clause 6 carry as amended.

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clauses 7 to 64 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT the French version of clause 65 be amended by striking out the words "de l'acte", line 6, page 29, and substituting the words "du jugement".

After debate,

The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Langlois moved,—

THAT the French version of clause 65 be amended by striking out the words "le rendu" and substituting the words "la date".

After debate,

The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clauses 65 and 66 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clauses 67 to 109 and clauses 110 to 133 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT the French version of clause 134 be amended by substituting for lines 16 to 18, page 65, the following:

"Canada s'il en existe plus d'un qui soit susceptible d'être ainsi emprunté dans de bonnes conditions de rentabilité."

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clause 134 carry as amended.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clauses 135 to 149 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT the French version of clause 150 be amended by substituting for line 45, page 77, the following:

"et commode, de trafic entre les lignes d'un".

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT the French version of clause 151 be amended by substituting for line 42, page 78, the following:

«taire et commode, de trafic entre les lignes»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que les articles 150 et 151, tels que modifiés, soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que les articles 152 à 156, 157 à 182, 183 à 196 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que la version française de l'article 197 soit modifiée par substitution, à la ligne 13, page 114, de ce qui suit:

«(b) régir la durée de validité des licences.»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que la version française de l'article 197 soit modifiée par substitution, aux lignes 38 à 39, page 115, de ce qui suit:

«(a) régir la sécurité, la protection, le confort et la»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que l'article 197, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que les articles 198 à 203 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Adams propose

Que la version française de l'article 204 soit modifiée par substitution, à la ligne 29, page 117, de ce qui suit:

«(a) régir la durée de validité des licences;»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Adams propose

Que l'article 204, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que les articles 205 à 208, 209 à 227, 228 à 250, 251 à 265 et 266 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que l'article 267 soit adopté.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que l'article 268 soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose

Que la version anglaise de l'article 269 soit modifiée par adjonction du mot «or;» à la ligne 26, page 148.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose

Que l'article 269, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

“taire et commode, de trafic entre les lignes”.

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clauses 150 and 151 carry as amended.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clauses 152 to 156, 157 to 182, and 183 to 196 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart moved,—

THAT the French version of clause 197 be amended by substituting for line 13, page 114, the following:

“(b) régir la durée de validité des licences”.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart moved,—

THAT the French version of clause 197 be amended by substituting for lines 38 to 39, page 115, the following:

“(a) régir la sécurité, la protection, le confort et la”.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart moved,—

THAT clause 197 carry as amended.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clauses 198 to 203 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Adams moved,—

THAT the French version of clause 204 be amended by substituting for line 29, page 117, the following:

“régir la durée de validité des licences”.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Adams moved,—

THAT clause 204 carry as amended.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clauses 205 to 208, 209 to 227, 228 to 250, 251 to 265, and 266, carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart moved,—

THAT clause 267 carry.

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clause 268 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—

THAT the English version of clause 269 be amended by adding the word “or” in line 26, page 148.

After debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—

THAT clause 269 carry as amended.

The question being put on the motion, it was agreed to.



L'honorable sénateur Doody propose  
Que les articles 270 à 369 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Davey propose  
Que l'annexe soit adoptée.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Le Moyne propose  
Que la Table analytique soit adoptée.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose  
Que l'article 1 soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose  
Que le titre soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose  
Que conformément à l'article 79 du Règlement, le président  
fasse rapport du Projet de loi C-18 tel que modifié.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 14 h 50, le Comité se réunit à huis-clos.

A 15 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle  
convocation du président.

#### LE MERCREDI 5 AOÛT 1987

(46)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis-clos, à 14 h 50, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Bosa, Davey, Doody, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) et Stewart. (8)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 termine son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

L'honorable sénateur Le Moyne propose

Que le Comité se réunisse à huis-clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu,

Que le président présente le Projet de loi C-18 tel que modifié comme huitième rapport du Comité et,

Que le président présente le Projet de loi C-19 tel que modifié comme neuvième rapport du Comité.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que le Comité remercie le greffier, les attachés de recherche et le personnel de soutien pour leur travail au cours de l'étude des Projets de loi C-18 et C-19.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

The Honourable Senator Davey moved,—  
THAT the Schedule carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Le Moyne moved,—  
THAT the Table of Provisions carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—  
THAT clause 1 carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Doody moved,—  
THAT the title carry.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved,—

THAT in accordance with Rule 79, the Chairman report Bill C-18 as amended.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 2:50 p.m., the Committee moved *in camera*.

At 3:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

#### WEDNESDAY, AUGUST 5, 1987

(46)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 1:30 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Bosa, Davey, Doody, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Stewart. (8)

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer and Mr. John Christopher, research assistant.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 29, 1987, concluded consideration of Bills C-18, An Act respecting national transportation and C-19, the Motor Vehicle Transport Act, 1987.

The Honourable Senator Le Moyne moved,—

THAT the Committee meet *in camera* without interpretation or transcription.

The question being put on the motion, it was agreed to.

It was agreed,

THAT the Chairman present Bill C-18 as amended as the Committee's eighth report, AND

THAT the Chairman present Bill C-19 as amended as the Committee's ninth report.

The Honourable Senator Stewart moved,—

THAT the Committee thank the Clerk, the research assistants and the support staff for all their work during the Committee's consideration of Bills C-18 and C-19.

The question being put on the motion, it was agreed to.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose  
Que le Comité s'ajourne maintenant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 15 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle  
convocation du président.

*ATTESTÉ:*

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*)  
moved,—

THAT the Committee do now adjourn.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 3:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the  
Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, August 5, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-18, respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transportation Act, 1986, met this day at 10 a.m. to give consideration to the bills.

**Senator Leopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, we are pleased to have with us this morning Mr. Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, and Mr. Edward Weinberg, Economic Regulatory Reform. I would ask Mr. Thacker to proceed.

**Mr. Blaine Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport:** Thank you, Mr. Chairman. It is a delight to be back before honourable senators. As a result of our sessions last week we prepared a letter, copies of which have been forwarded to all members of the committee. I gather that our officials, Justice officials and the officials of your committee have been meeting.

I have for senators today a package of amendments that I hope they will find agreeable. With respect to Bill C-18, there are some seven amendments that I believe reflect the evidence we heard, and there is one amendment with respect to Bill C-19.

I have no opening statement other than that, and I presume that we could go directly into a clause-by-clause examination of the bills, Mr. Chairman.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I was fortunate enough to receive a copy of the letter that the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport wrote to you as chairman of the committee. I think it is a helpful letter and, since it was obviously carefully written, I think it should form a part of the record of the committee meeting of this day, and I so move.

**The Chairman:** Does the motion carry?

**Senator Bosa:** Mr. Chairman, some of us have just received this letter. I think it might be helpful to familiarize ourselves with the contents of it. Perhaps Mr. Thacker would be kind enough to give us an outline of the amendments or the substance of this letter before we proceed to a clause-by-clause examination of the bill, so that we are not caught by surprise.

**Mr. Thacker:** I am certainly prepared to do that, Mr. Chairman. I suppose there is no need to go through the first paragraph, where I simply stated that I appreciated the opportunity to have met with the members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to discuss Bills C-18 and C-19. I go on to state that I think we had a useful

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 5 août 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déferée l'étude du projet de loi C-18 concernant les transports et le projet de loi C-19, Loi de 1987 sur les transports routiers, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour se pencher sur lesdits projets de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous avons le plaisir d'accueillir ce matin M. Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et Coordination, et M. Edward Weinberg, Réforme réglementaire économique. Je vais demander à M. Thacker de commencer.

**M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports:** Je vous remercie, monsieur le président. Il me fait plaisir d'être de nouveau parmi vous, honorables sénateurs. À la suite de nos séances de la semaine dernière, nous avons préparé une lettre, dont une copie a été envoyée à chacun des membres du Comité. À ce que je comprends, nos représentants, les représentants du ministère de la Justice de même que les représentants de votre comité se sont rencontrés.

J'ai apporté avec moi aujourd'hui un ensemble de modifications auquel, je l'espère, vous souscrirez. Sept de ces modifications concernent le projet de loi C-18 et une seule le projet de loi C-19. Toutes tiennent compte, je crois, des témoignages entendus.

Je n'ai pas d'autre exposé préliminaire que celui-là. Je suppose, monsieur le président, que nous pouvons procéder immédiatement à l'examen article par article desdits projets de loi.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, j'ai la chance d'avoir en main une copie de la lettre que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports vous a fait parvenir à titre de président du Comité. Je pense que cette lettre est fort instructive—étant donné que de toute évidence elle a été rédigée avec grand soin—et qu'il vaudrait la peine de l'annexer à nos délibérations d'aujourd'hui, et je propose qu'elle le soit.

**Le président:** La motion est-elle adoptée?

**Le sénateur Bosa:** Monsieur le président, certaines d'entre nous viennent juste de recevoir cette lettre. Je pense qu'il conviendrait que nous en prenions d'abord nous-mêmes connaissance avant de nous prononcer. Peut-être M. Thacker pourrait nous donner un aperçu des modifications ou de la teneur de cette lettre avant que nous ne procédions à l'examen article par article du projet de loi, afin que nous ne soyons pas pris par surprise.

**M. Thacker:** Je n'y vois pas d'objection, monsieur le président. Je suppose que je n'ai pas besoin de m'attarder sur le premier paragraphe, où je ne fais que mentionner ma satisfaction d'avoir pu rencontrer les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour discuter des projets de loi C-18 et C-19. Je poursuis en indiquant qu'à mon

*[Text]*

and frank discussion and that, as a result, the government is prepared to consider amendments that would improve the legislation. We are supportive, for example, of the amendments to the French texts of both bills to improve and strengthen the French versions of them. We have placed before senators six amendments that do precisely that.

I think there has been some controversy between the officials of the Department of Justice and the chairman of this committee and his supporting officials in this respect. From the minister's perspective, we feel that we should really stick with the advice from the officials of the Department of Justice and the drafting officials, because, as senators are aware, there is also on-going an entire rewriting of the federal statutes. They have been written in what the officials describe as the current, more modern, phraseology in both the English and French languages. Therefore, the amendments that we have accepted are drafted along that line. We have resisted some amendments suggested by the chairman of this committee and his officials, on the basis that those amendments were not consistent with the new drafting methodology being used today in new statutes. Within the next year we will have an entire, new, set of revised federal statutes which have been loosely formed and which will be much more helpful to practitioners.

I then go on to state, in the last paragraph on the first page, that the government is supportive of amendments to Bill C-18 that will stipulate that members of the new National Transportation Agency be Canadian citizens. Honourable senators have before them a proposed amendment to clause 6 of Bill C-18 that will do precisely that.

There is also an amendment to the effect that any statement on transportation policy should be issued not by the Government of Canada but by the Governor in Council on the advice of the Minister of Transport.

**The Chairman:** Do you have copies of these amendments, Mr. Thacker?

**Mr. Thacker:** Yes, Mr. Chairman, I believe that we have tabled with the committee all of those amendments.

Honourable senators, at page 2 of the letter I get into the three amendments that certain members of this committee were discussing, which amendments we have considered very carefully but find ourselves unable to accept. I simply go on from page 2 through the rest of the letter to describe the three amendments—and in quite some detail—as to why each of them is unacceptable. I do not believe that I can summarize any more thoroughly than that except by reading the letter itself. Mr. Chairman, do you wish me to do so or would you rather take 10 minutes so that senators can do that on their own? I am quite prepared to read this letter.

**The Chairman:** Copies of this letter were sent to every member of the committee two days ago.

**Senator Bosa:** With all due respect, Mr. Chairman, the letter is dated July 31, which was last Friday. Monday was a holiday in Ontario and yesterday was the only working day of the

*[Traduction]*

avis, notre échange a été honnête et fructueux et qu'en conséquence, le gouvernement est prêt à examiner la possibilité d'apporter certaines modifications pour améliorer lesdits projets de loi. Par exemple, nous sommes d'accord pour modifier la version française des deux projets de loi afin de la rendre plus précise. Nous avons d'ailleurs soumis aux sénateurs six modifications qui servent précisément cette fin.

Je crois que ces modifications ont suscité une certaine controverse entre les représentants du ministère de la Justice et le président du Comité de même que ses adjoints. Selon le ministre, nous devrions suivre à la lettre les conseils des représentants du ministère de la Justice et du personnel affecté à rédaction des lois, étant donné que, comme vous le savez, toutes les lois fédérales sont appelées à être entièrement reformulées. Comme nous l'ont indiqué les préposés à la rédaction des lois, les projets de loi en question ont été rédigés, en anglais et en français, selon une terminologie plus moderne et plus actuelle. Il en est donc de même des modifications dont nous avons convenu. Si nous nous sommes opposés à certaines modifications proposées par le président du Comité et ses adjoints, c'est qu'elles n'étaient pas rédigées selon la nouvelle méthode en usage aujourd'hui. D'ici la fin de la prochaine année, toutes les lois fédérales seront reformulées et uniformisées pour en faciliter la consultation.

Je poursuis ensuite, au dernier paragraphe de la première page, en disant que le gouvernement appuie les modifications au projet de loi C-18 stipulant que les membres du nouvel Office national des transports doivent être des citoyens canadiens. Les honorables sénateurs ont devant eux un projet de modification à l'article 6 du projet de loi C-18 qui vise précisément cette fin.

Il y a aussi une modification prévoyant que toute déclaration concernant la politique des transports ne doit pas émaner du gouvernement du Canada mais du gouverneur en conseil sur l'avis du ministre des Transports.

**Le président:** Avez-vous des copies de ces modifications, M. Thacker?

**M. Thacker:** Oui, monsieur le président, je crois que nous les avons toutes déposées devant le Comité.

Honorables sénateurs, à la page 2 de ladite lettre, j'aborde les trois modifications dont certains membres du Comité ont discuté et que nous avons examinées attentivement sans toutefois juger bon d'y souscrire. À partir de là et jusqu'à la fin de la lettre, je ne fais que décrire les trois modifications en question—avec beaucoup de détails—et expliquer pourquoi chacune d'elles est inacceptable. Je ne crois pas que je peux résumer davantage la teneur de cette lettre à moins d'en faire lecture intégrale. Monsieur le président, voulez-vous que je le fasse ou préférez-vous laisser 10 minutes aux sénateurs pour qu'ils puissent en prendre eux-mêmes connaissance? Je n'ai aucune objection à en faire lecture.

**Le président:** Des copies de cette lettre ont été envoyées à chacun des membres du Comité il y a deux jours.

**Le sénateur Bosa:** Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, la lettre en question est datée du 31 juillet, c'est-à-dire de vendredi dernier. Comme lundi était un



[Text]

week on which we could have perused the letter. Some senators came in this morning. I received this letter a couple of minutes before this committee meeting began. Although it may have been sent to everybody, it might not have reached its destination on time.

**Mr. Thacker:** I will read the letter, Mr. Chairman.

We are prepared to consider some amendments to Bills C-18 or C-19 to ensure that Parliament and the public are adequately informed about the number of accidents in all modes of transportation including trucking.

However, the Minister of Transport and I are not able to accept three other amendments being considered by your Committee. Before commenting on them in some detail, I would like to indicate, by way of background, why we take this view.

As I informed you last Wednesday, this transportation legislation is the result of:

- extensive studies and hearings over the past ten years by such bodies as the Economic Council of Canada, the Canadian Transport Commission, the Canadian Council of Motor Transport Administrators, and special provincial commissions;

- extensive consultation for a full year with shippers, carriers, consumer groups, Provinces and others based on the Government's "Freedom to Move" White Paper issued in July 1985;

- three sets of hearings across the country and in Northern Canada by the House of Commons Standing Committee on Transport in 1985, 1986 and 1987 (for example, 194 witnesses were heard by the House of Commons Standing Committee on Transport on the Freedom to Move policy);

- four federal-provincial Conferences of Ministers of Transport;

- the review by the House Transport Committee of 409 submissions on Bills C-18 and C-19 during eleven weeks of considerations; and

- 30 days of debate in the House of Commons.

As a result, this legislation is a delicately balanced package, involving compromises among all participants. To change one key component will be strongly objected to by various parties and will lead to pressure to either undo these changes or to make other adjustments elsewhere in the legislation.

Three amendments now being considered by some members of the Senate Transport Committee will cause the government, several provinces and/or most shippers a significant amount of difficulty. First, I believe that con-

[Traduction]

congé férié en Ontario, nous n'avions qu'hier pour en prendre connaissance. Certains sénateurs ne sont rentrés au travail que ce matin. Personnellement, je n'ai reçu cette lettre que quelques minutes avant le début de la séance de ce matin. Même si la lettre a été envoyée à tout le monde, elle n'est peut-être pas arrivée à destination à temps.

**M. Thacker:** Je vais en faire lecture, monsieur le président.

Nous sommes prêts à examiner la possibilité d'apporter certaines modifications aux projets de loi C-18 et C-19 pour faire en sorte que le Parlement et le public soient suffisamment informés du nombre d'accidents qui surviennent dans les différents modes de transport, dont le camionnage.

Le ministre des Transports et moi-même ne sommes toutefois pas en mesure de souscrire aux trois autres modifications examinées par votre Comité. Avant de les commenter en détail, j'aimerais rappeler les faits qui nous ont amené à prendre cette position.

Comme je vous l'ai indiqué mercredi dernier, ces projets de loi sur les transports sont le résultat:

- de longues études et audiences menées au cours des dix dernières années par des organismes comme le Conseil économique du Canada, la Commission canadienne des transports, le Conseil canadien des administrateurs de transports motorisés et de certaines commissions provinciales spéciales;

- d'une année entière de consultations auprès des expéditeurs, des transporteurs, des groupes de consommateurs, des provinces et d'autres intervenants, à partir du livre blanc "Aller sans entrave" publié par le gouvernement en juillet 1985;

- de trois séries d'audiences tenues dans l'ensemble du pays de même que dans le Nord par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes en 1985, 1986 et 1987 (ainsi, le Comité a entendu 194 témoins se prononcer sur la politique énoncée dans le livre blanc);

- de quatre conférences fédérales-provinciales des ministres des Transports;

- de l'examen par le Comité des transports de la Chambre des communes de 409 mémoires sur les projets de loi C-18 et C-19 au cours de onze semaines d'audiences; et

- de 30 jours de débats à la Chambre des communes.

Ainsi, ces projets de loi représentent un fragile équilibre qui a exigé des compromis de la part de tous les intervenants. Toute tentative en vue d'en changer un élément important sera vivement combattue par les différentes parties et donnera lieu à des pressions afin d'empêcher la mise en œuvre de ces changements ou d'obtenir d'autres réaménagements ailleurs dans lesdits projets de loi.

Trois modifications actuellement étudiées par certains membres du Comité sénatorial des transports vont occasionner au gouvernement, à plusieurs provinces et à la plupart des expéditeurs une somme considérable de diffi-

## [Text]

sideration is being given by some senators to a suggestion that Bill C-18 be amended to allow the new National Transportation Agency to report annually on the "efficacy" or the degree to which provincial motor carrier boards can achieve uniformity in applying public interest criteria in the granting of extra-provincial trucking licences.

As I understand it, the purpose of such an amendment would be to allow the agency annually to document how many applications have been received, accepted or rejected by provincial regulatory boards, to determine to what extent and why applications have been rejected because of public interest considerations, and to decide whether the provinces are uniformly interpreting the notion of public interest and if not, why not.

We will, of course, through the annual meetings of federal-provincial transport ministers review generally the impact of this legislation on the trucking industry and the shipping community.

But to go further and pass a specific amendment requiring an assessment of the uniformity of the application of the public interest test is not desirable or necessary. We already have access to data from the provinces, on a voluntary basis, on the number of applications they receive and whether or not these are accepted or rejected. If the Senate Committee wants to receive these data annually, that can be arranged.

The main thrust of the proposed amendment is not acceptable, however. The amendment would put the federal regulatory body in judgment of its provincial counterparts and provincial Governments. Annually the federal Agency would have to indicate whether or not in its considerations provincial regulatory bodies were ruling for good or bad reasons in favour of the public interest, however defined, and whether they were doing so uniformly.

While the Minister's meeting with Provincial Ministers will keep us in close touch with the impact of the legislation, the Government does not favour such a formal watchdog role established by federal law for a federal body over its provincial counterparts. The new agency is not mandated under C-19 to have a role in trucking regulation and would have no expertise in undertaking such a task; the amendment would at a minimum have cost and Government machinery implications. In addition, such annual reviews are not consistent with good federal-provincial relations and could put the agency and the Minister of Transport in a rather untenable position.

Such an amendment is also not necessary because, under our proposed legislation, after four years the whole reverse onus process will be jointly reviewed by the federal and provincial governments. That report will be made public and will be referred to Parliament. The federal and provincial governments will jointly decide to what extent

## [Traduction]

cultés. D'abord, je crois savoir que certains sénateurs voudraient que le projet de loi C-18 soit modifié de façon à permettre que le nouvel Office national des transports fasse rapport chaque année de l'«efficacité» ou du degré d'uniformité atteint par les régies provinciales en ce qui a trait au respect de l'intérêt public dans l'octroi des permis de camionnage extra-provincial.

Si j'ai bien compris, le but de cette modification serait de permettre à l'Office d'établir chaque année le nombre d'applications reçues, acceptées ou rejetées par les organismes de réglementation provinciaux, pour déterminer dans quelle mesure ces demandes sont rejetées pour des raisons d'intérêt public et établir si les provinces interprètent ou non de la même façon l'expression «intérêt public» et d'en rechercher les causes, le cas échéant.

Nous comptons, bien sûr, évaluer l'incidence de ces projets de loi sur l'industrie du camionnage et les expéditeurs au cours des réunions annuelles des ministres des Transports fédéral et provinciaux.

Il n'est toutefois pas utile ou souhaitable d'aller plus loin et d'adopter une modification précise exigeant qu'une évaluation de l'application de ce critère d'une province à l'autre soit faite. Les provinces nous fournissent déjà certaines données sur le nombre de demandes reçues ainsi que sur le nombre d'entre elles qui sont acceptées ou rejetées. Si le Comité sénatorial désire obtenir ces données chaque année, cela ne pose pas de problème.

L'objectif principal de la modification proposée n'est toutefois pas acceptable. Ladite modification obligerait en effet l'organisme de réglementation fédéral à juger ses homologues provinciaux. L'Office fédéral devrait chaque année décider si, à son avis, les organismes de réglementation provinciaux ont accepté ou rejeté les demandes reçues pour de bonnes ou de mauvaises raisons et établir si l'intérêt public a été respecté uniformément d'une province à l'autre.

Même si les rencontres du ministre avec ses homologues provinciaux va lui permettre d'avoir une bonne idée de l'incidence des projets de loi en question, le gouvernement est contre l'idée de confier à un organisme fédéral un tel rôle de chien de garde par rapport à ses homologues provinciaux. Le nouvel Office n'est pas mandaté, en vertu du projet de loi C-19, pour intervenir dans la réglementation en matière de camionnage et n'a pas la compétence pour le faire; la modification en question entraînerait des coûts supplémentaires puisqu'elle obligerait le gouvernement à se doter d'un outillage minimum. En outre, de tels examens annuels nuiraient au maintien de bonnes relations fédérales-provinciales et pourraient mettre l'Office et le ministre des Transports dans une position assez inconfortable.

Une telle modification est également inutile parce que, en vertu du projet de loi, tout le processus de la charge inversée de la preuve sera examinée conjointement par les gouvernements fédéral et provinciaux après quatre ans. Le rapport sera rendu public et déposé devant le Parlement. Les gouvernements fédéral et provinciaux vont établir



## [Text]

the processing of applications has furthered such public interest issues as increased competition, improved services, lowered freight rates, etc. It would be a joint federal-provincial review, not a rather pejorative annual review by a federal regulatory body that would decide as to how effectively provincial bodies have dealt with applications for new trucking licences.

Finally, such an amendment is not necessary because, while I recognize the potential lack of uniformity across the country in the granting of licences, the reverse onus test is only proposed to exist for five years. We have lived with different provincial trucking regulatory laws and administrative rules for the last 50 years; to allow the provinces to decide whether or not to grant licences for their own public interest reasons for only five more years is not that much of a concession.

Second, I believe that some senators are also proposing that the new National Transportation Agency annually report on the number *and* causes of trucking accidents.

Before commenting on this proposal, I want to emphasize that this government has been fully supportive of increasing safety for both intra-and extra-provincial trucking. We played a lead role in reaching federal-provincial agreement on a new National Safety Code. We have worked out an accelerated implementation schedule. The federal government will make up to \$23 million available to the provinces over five years for implementation of the code across the country. As part of this work we will voluntarily get from the provinces improved truck safety data including the number of accidents. This is the result of co-operative federal-provincial work and voluntary agreement among all jurisdictions to improve trucking safety as quickly as possible. If your Committee wishes, we are certainly prepared to consider an amendment in C-19 or C-18 that would require the Minister of Transport to table annually the status of the National Safety Code and the data on trucking accidents.

We have such an amendment with us, if honourable senators wish us to put it.

However, there is a limit to how much the federal government can demand that the Provinces do more since most of the aspects of trucking safety belong to the Provinces. They have the responsibility for highway construction and associated safety aspects; they are responsible for driver training and licensing; they are responsible for vehicle inspection; they are responsible for police activities, etc. The federal government has very limited jurisdiction

## [Traduction]

conjointement dans quelle mesure le traitement des demandes a servi l'intérêt public au sens où il a permis d'accroître la concurrence, d'améliorer les services, de réduire les frais de transport des marchandises, etc. Ce sera un examen conjoint fédéral-provincial et non un jugement péremptoire rendu chaque année par un organisme de réglementation fédéral pour établir dans quelle mesure les organismes provinciaux se sont bien acquittés de leur tâche en ce qui a trait à l'octroi des nouveaux permis de camionnage.

Enfin, une telle modification est inutile parce que, même si je reconnais le manque possible d'uniformité dans l'ensemble du pays en ce qui a trait à l'octroi des permis, le mécanisme de la charge inversée de la preuve ne doit, en principe, ne s'appliquer que pendant cinq ans. Au cours des 50 dernières années, nous avons dû nous plier à différents règlements et règles administratives d'origine provinciale en matière de camionnage. Le fait de laisser aux provinces le soin de décider s'il est ou non dans l'intérêt public d'accorder tel ou tel permis pendant cinq autres années n'est pas une si grande concession.

Ensuite, je crois que certains sénateurs ont proposé que le nouvel Office national des transports fasse rapport annuellement du nombre et des causes des accidents de camions.

Avant de commenter cette proposition, j'aimerais souligner que l'actuel gouvernement est entièrement favorable à l'accroissement de la sécurité dans l'industrie du camionnage. Nous avons joué un rôle clé dans la conclusion d'un accord fédéral-provincial sur l'adoption d'un nouveau Code national de sécurité, dont nous avons convenu d'accélérer la mise en œuvre. Ainsi, le gouvernement fédéral distribuera 23 millions de dollars aux provinces au cours des cinq prochaines années, aux fins de la mise en œuvre de ce code dans l'ensemble du pays. Toujours dans cet esprit, les provinces ont accepté de nous fournir de meilleures données sur la sécurité dans l'industrie du camionnage de même que sur le nombre d'accidents. Ces réalisations sont le résultat d'un travail de collaboration entre le fédéral et les provinces et d'un consensus national sur la nécessité d'accroître la sécurité dans l'industrie du camionnage dans les plus brefs délais. Si votre Comité le désire, nous sommes prêts à envisager la possibilité de modifier le projet de loi C-19 ou C-18 afin d'obliger le ministre des Transports à déposer annuellement un rapport sur l'application du Code national de sécurité ainsi que des données sur les accidents de camions.

Nous avons ici une modification à cette fin, si les honorables sénateurs souhaitent l'inclure.

Il y a toutefois une limite à ce que le gouvernement fédéral peut demander aux provinces, étant donné que la plupart des aspects de la sécurité dans l'industrie du camionnage relèvent des provinces. Celles-ci ont la responsabilité de la construction des autoroutes et des diverses questions de sécurité qui y sont reliées; elles sont responsables de la formation des conducteurs et de l'octroi des permis; elles doivent en outre veiller à l'inspection des

## [Text]

in this entire area. We can only push so far and we can get more through co-operation than through unilateral legislation.

I stress all this by way of background because to introduce in federal legislation a requirement that a federal agency report on the causes of trucking accidents is largely an invasion of provincial jurisdiction. To ask the provinces to report on all the causes of all trucking accidents would mean a major cost imposition on the provinces. They would have to investigate every trucking accident in some detail and to report on the likely cause no matter what its origin—inadequate equipment, poor driving, unsafe roads, weather, etc. While provincial police now generally investigate most accidents as to what happened, they usually do not investigate why they happened, as the federal government does, for example, in most air accidents. Again, while this may be desirable that is for the Provinces to decide whether to do this or not, not for the Parliament of Canada. Hence, such an amendment may be *ultra vires*.

Third, I understand the Senate Committee is also giving consideration to accepting a proposal from the Canadian Trucking Association that section 33 of Bill C-19 be amended to stipulate that the reverse onus regime only come into effect whenever the Governor-in-Council, on the advice of the Minister of Transport, is satisfied that most of the key elements of the National Safety Code have been implemented across the country.

On the surface such an amendment appears attractive and simple; a small amendment that might speed up work on trucking safety. On further analysis though, the reverse is likely true; it will lead to many amendments to Bill C-19 and may delay the work on trucking safety. It also assumes incorrectly that there is a direct link between economic regulatory reform and safety.

Let me elaborate on these points. For example, amending section 33 to delay the reverse onus date may make it difficult, unless we make other amendments, for the Government to implement section 3 of the Bill C-19 which authorizes the Government to issue regulations to improve extra-provincial safety. Similarly further amendments would have to be made to ensure that Sections 1, 2 and 18-21 are proclaimed on or before January 1, 1988 so as not to leave the federal government powerless to work with the Provinces on finalizing extra-provincial safety measures and the fitness test, and ensuring that they are enforced. Similarly, amendments would be required to ensure that amending section 33 as proposed would still

## [Traduction]

véhicules et surveiller les activités des forces policières. Le gouvernement fédéral n'a que très peu de pouvoirs dans ce domaine. Dans ce contexte, il nous est plus facile d'obtenir ce que nous recherchons par la collaboration plutôt qu'en procédant par décision unilatérale.

Si je vous donne toutes ces précisions, c'est pour vous expliquer que le fait d'exiger, dans une loi fédérale, qu'un organisme fédéral fasse rapport sur les causes des accidents de camions constitue une entorse majeure à la compétence des provinces. Le fait de demander aux provinces de faire rapport sur toutes les causes des accidents de camions survenus leur imposerait d'importants coûts. Il leur faudrait enquêter en détail sur chaque accident et faire rapport sur sa cause possible, quelle qu'en soit l'origine—véhicule en mauvais état, erreur humaine, route non sécuritaire, température, etc. Même si les forces policières provinciales enquêtent généralement sur la plupart des accidents, elles ne vont pas jusqu'à essayer d'en trouver la cause, comme le fait le gouvernement fédéral, par exemple, dans le cas de la plupart des accidents d'avions. Encore une fois, même si de telles mesures pourraient être souhaitables, il revient aux provinces d'en décider et non au Parlement du Canada. Par conséquent, une telle modification pourrait être inconstitutionnelle.

Troisièmement, je crois savoir que le Comité sénatorial serait favorable à une proposition de l'Association canadienne du camionnage voulant que l'article 33 du projet de loi C-19 soit modifié de façon que le mécanisme de la charge inversée de la preuve n'entre en vigueur que si le gouverneur en conseil, sur l'avis du ministre des Transports, juge que la plupart des principaux éléments du Code national de sécurité ont été mis en œuvre dans l'ensemble du pays.

À première vue, cet amendement semble intéressant et simple; un tout petit amendement qui pourrait bien accélérer l'adoption des normes de sécurité pour le camionnage. En poussant plus loin l'analyse, on constate que l'inverse pourrait être également vrai; cet amendement pourrait nous obliger à proposer bien d'autres amendements de concordance au projet de loi C-19, ce qui retarderait d'autant l'adoption de normes sur la sécurité du camionnage. Il établit également à tort un lien direct entre la réforme de la réglementation économique et la sécurité.

J'aimerais, si vous me le permettez, apporter quelques précisions. Ainsi, à moins d'apporter encore d'autres amendements, le gouvernement pourrait avoir de la difficulté à faire appliquer l'article 3 du projet de loi C-19, qui autorise le gouvernement à édicter des règlements pour améliorer la sécurité extra-provinciale, si l'on amendait l'article 33 pour reporter l'entrée en vigueur de l'inversion du fardeau de la preuve. De la même manière, il faudrait aussi modifier le projet de loi pour être bien sûr que les articles 1, 2 et 18 à 21 soient proclamés le ou avant le 1<sup>er</sup> janvier 1988, afin que le gouvernement fédéral ne se retrouve pas dans l'incapacité de finaliser avec les provinces l'élaboration des mesures sur la sécurité extra-provin-



## [Text]

allow the Government to repeal existing legislation. The Department of Justice lawyers have told us that it may be legally difficult to have parts of two acts (one old, one new) operating concurrently.

Delaying the start-up date of the reverse onus may also delay the time when we will move only to "fit, willing and able", unless again we make other amendments to C-19. Our current legislation provides that "fit, willing and able" will come into effect five years after the start-up of reverse onus. If we delay the start of reverse onus, we will, unless once again we make more amendments, delay the move towards "fit, willing and able". Many shippers legitimately claim that this will have a serious effect on their operations and costs; they feel that the Government and Parliament have already given way too much to truckers at their expense and that no further delay should be considered either in starting the reverse onus test and in the moving towards "fit, willing and able".

Removing the January 1, 1988 start-up date of reverse onus to some rather uncertain date in the future may remove an extra incentive for the federal-provincial groups to implement as quickly as possible the new safety measures. It will not force the Safety Code to be implemented faster; it is being implemented as quickly as possible now. The reverse, however, might happen. Without a specific date in legislation there will be no need to get work done by a certain date; there will always be room for someone to say, "Let's take one more month . . . or six months or . . ."

The proposed amendment would also leave the Minister of Transport in the uncomfortable position of having to pass judgement on his provincial colleagues as to whether or not they have implemented key elements of the Safety Code; if not, then the reverse onus test cannot be implemented. Presumably the Minister of Transport will then have to lean on his provincial colleagues to get on with the safety measures so as to not hold up the economic regulatory reform provisions of Bill C-19. That would again mean that the federal government would sit in judgement over its provincial counterparts, again rather inconsistent with co-operative federal-provincial relations. We much prefer to stick with the date that has already been agreed to with the Provinces, i.e., the implementation of many of the elements of the National Safety Code by January 1, 1988 and at the same time the start of the reverse onus test and a new fitness test.

## [Traduction]

cial et l'adoption des tests d'aptitude, et afin que celles-ci puissent être enfin appliquées. Dans la même veine, il faudrait aussi modifier le texte du projet de loi pour s'assurer que les modifications qui seront apportées à l'article 33 permettront encore au gouvernement d'abroger la loi actuelle. Les conseillers juridiques du ministère de la Justice nous ont dit qu'il pourrait être très difficile, au plan juridique, d'appliquer en même temps partiellement deux lois, une ancienne et une nouvelle.

En retardant le moment de l'inversion du fardeau de la preuve, on reporterait aussi le moment de l'adoption du critère voulant que le demandeur soit «prêt, disposé et capable» d'offrir le service, à moins d'apporter d'autres amendements au projet de loi C-19. La loi actuelle stipule que le critère de «l'aptitude et de la disposition à offrir le service» sera appliqué cinq ans après qu'on aura adopté celui de l'inversion du fardeau de la preuve. Donc, en repoussant l'adoption de ce dernier critère, nous retarderions encore davantage l'adoption du critère de l'aptitude et de la disposition à offrir le service, à moins, encore une fois, d'apporter d'autres amendements. Bien des expéditeurs prétendent avec raison que cela aurait de graves effets sur l'administration et le coût de leurs entreprises; ils estiment que le gouvernement et le Parlement en ont déjà trop concédé aux camionneurs à leurs dépens et qu'il faudrait dès maintenant commencer à appliquer l'inversion du fardeau de la preuve pour pouvoir adopter enfin les critères de «l'aptitude et de la disposition à offrir le service».

Si l'on renonce à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1988 comme moment d'inverser le fardeau de la preuve, pour repousser ce changement à une date indéterminée, les groupes fédéraux-provinciaux se montreront probablement beaucoup moins intéressés à appliquer au plus tôt les nouvelles mesures de sécurité. Cela n'aidera pas non plus à accélérer l'adoption du nouveau Code de la sécurité; on procèderait le plus rapidement possible à l'heure actuelle. Ce pourrait même être l'inverse qui se produise. Si la loi ne comporte pas de date précise, rien ne pressera pour que cette entreprise soit terminée à une date bien déterminée; il se trouvera toujours quelqu'un pour dire: «Prenons un mois . . . ou six mois . . . de plus».

L'amendement proposé placerait également le ministre des Transports dans la position inconfortable de juger ses collègues provinciaux sur leur degré de réussite à faire appliquer les principaux points du Code de la sécurité; autrement, l'inversion du fardeau de la preuve ne pourrait avoir lieu. Il y a fort à parier que le ministre des Transports serait alors obligé de prier ses collègues provinciaux d'aller de l'avant pour l'application des mesures de sécurité afin de ne pas retarder la réforme de la réglementation économique dont il est question dans le projet de loi C-19. Cela voudrait dire, encore une fois, que le gouvernement fédéral serait obligé de juger ses homologues provinciaux, ce qui serait, une fois de plus, nuisible au climat de collaboration qui s'est établi dans les relations fédérales-provinciales. Il serait de beaucoup préférable de s'en tenir à la date qui a été convenue avec les provinces, c'est-à-dire de faire en sorte que les principaux points du Code natio-

## [Text]

Aside from all those reasons, as far as I can determine, no one has been able to demonstrate to the Senate Committee that there is a link between economic regulatory reform and a diminished level of safety. So why delay the timing of reverse onus?

In Alberta, for example, there has been no economic regulation over intra-provincial trucking for years, and Alberta's safety record is no better or worse than those of other Provinces that have had economic regulation. Quebec has had the most extensive degree of economic regulation and its highway safety record is no better; indeed some claim worse than the other Provinces. In the United States over the last six years there have on average been fewer highway trucking accidents since deregulation than during the comparable six years before deregulation. In California, the State Highway Patrol supported legislation to deregulate trucking since it too felt there was not a direct link with safety. Economic regulatory reform will not lead to more safety problems on our national highways.

Safety is an issue on its own and is caused by many factors, not by economic regulatory reform. Because this Government is concerned about highway safety as an issue in its own right, we have through this legislation and through other means taken the opportunity to advance highway safety. Bill C-19 is one measure that is needed now to further that effort. Without Bill C-19 we will not have a new National Safety Code in place by January 1, 1988 or have all of it implemented by January 1, 1990. Without Bill C-19 we will not have a uniform set of fitness criteria in place on January 1, 1988 nor will we be able to have the legal means to assist the Provinces financially and through regulations to implement the National Safety Code. Bill C-19, enhances trucking safety; it does not detract from it.

For all those reasons, the Government is not favourably disposed to amending section 33 and to delay the reverse onus date; we continue to feel strongly that the Act should come into force on or before January 1, 1988. Again, this will allow us to go ahead with new safety measures, new fitness criteria and reverse onus all at the same time through effective federal-provincial co-operation.

To change one of the key elements now will lead to extensive re-drafting of Bill C-19, major objections from

## [Traduction]

nal sur la sécurité entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1988 en même temps que le début de l'inversion du fardeau de la preuve et des nouveaux tests d'aptitude.

En plus de toutes ces raisons, du moins à mon avis, personne n'a réussi à prouver au Comité sénatorial qu'il y avait un lien entre la réforme de la réglementation économique et une détérioration de la sécurité. Pourquoi alors retarder l'inversion du fardeau de la preuve?

En Alberta, par exemple, aucune réglementation économique ne régressait auparavant le camionnage intra-provincial, et ce, depuis bien des années, et la sécurité en Alberta n'était ni meilleure ni pire que dans les autres provinces qui ont adopté une réglementation économique. Le Québec est la province qui avait les normes les plus rigides en la matière et il n'y avait pas moins d'accrocs à la sécurité routière dans cette province; certains prétendent que les taux d'accidents y étaient même plus élevés que dans les autres provinces. Aux États-Unis, depuis la déréglementation il y a six ans, il y a eu en moyenne moins d'accidents de camions sur les routes qu'au cours des six années qui l'ont précédée. En Californie, le State Highway Patrol a même appuyé le projet de loi qui proposait la déréglementation du camionnage car il estimait qu'elle n'avait pas de lien direct avec la sécurité. La réforme de la réglementation économique n'apportera ni plus ni moins de problèmes de sécurité sur nos grandes routes nationales.

La sécurité est une question qui doit être traitée en soi; elle dépend de bien des facteurs, et pas uniquement de la réforme de la réglementation économique. Étant donné que notre gouvernement est préoccupé par la sécurité routière en soi, nous avons cru bon d'en faire la promotion, entre autres moyens, dans ce projet de loi. Nous devons adopter le projet de loi C-19 à ce moment-ci pour avancer. S'il n'est pas adopté, le nouveau Code national sur la sécurité ne pourra être en place le 1<sup>er</sup> janvier 1988 et son application ne pourra être réalisée intégralement pour le 1<sup>er</sup> janvier 1990. Sans ce projet de loi, les critères d'aptitude ne pourront être uniformisés pour le 1<sup>er</sup> janvier 1988, et nous n'aurons pas les instruments juridiques voulus pour pouvoir subventionner les provinces, ni les règlements nécessaires pour appliquer le nouveau Code national sur la sécurité. Le projet de loi C-19 améliorera la sécurité du camionnage; il n'empêchera certainement pas la situation.

Pour toutes ces raisons, le gouvernement n'est pas disposé à amender l'article 33 pour retarder l'entrée en vigueur de l'inversion du fardeau de la preuve; nous sommes encore fermement convaincus que la loi devrait entrer en vigueur le ou avant le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Je le répète, cela nous permettra d'aller de l'avant pour adopter les nouvelles mesures sur la sécurité, les nouveaux critères d'aptitude et l'inversion du fardeau de la preuve en même temps, et ce, dans un climat de collaboration et d'efficacité entre les autorités fédérales et provinciales.

En changeant un des principaux éléments de cet article, il nous faudrait reformuler fondamentalement le projet de



## [Text]

the shippers, renewed debate in the House of Commons, and a strong possibility that the rest of Bill C-19 will not be in place in time to allow the Government to go ahead with its safety and fitness measures this fall.

I apologize for the length of this letter but I thought it advisable to put all the issues clearly before you and your colleagues. Again, while we welcome some amendments the Government is not favourably disposed towards three of them that are being considered by your Committee members. They will especially tamper with the very balanced package of measures that have come after extensive consultation with all the participants and extensive deliberations in the House of Commons. The amendments are essentially unnecessary and certainly undesirable. They will lead to significant changes in Bill C-19 and will arouse considerable objections from shippers and, I suspect, the Provinces.

The amendments may also delay the passage and implementation of Bills C-18 and C-19 and, if so, will generate further regional tensions across the country. In the West, for example, shippers are expecting the Bills to be implemented now, not later, so that they can reap the benefits of economic regulatory reform.

I am prepared to meet with you to review these matters again. Certainly departmental officials are ready to work with you and officials of the Committee to improve various aspects of the legislation as I have indicated at the beginning of my letter.

I also want to reiterate what I suggested to your Committee last Wednesday. I understand your concern about highway safety, the need for better accident data, increased uniformity among provincial regulatory regimes, and speedy and full implementation of the National Safety Code. But instead of amending the legislation extensively as some of your Members seem inclined to do, I suggest that your Committee issue a strong report to Parliament and the Provinces on highway safety. Such a report will have an impact and will, I think, lead to improved highway safety measures among federal and provincial governments.

Because of their interest in this legislation and our deliberations, I am taking the opportunity of sending a copy of this letter to all members of the Senate Committee and to the Government and Opposition leaders in the Senate.

I look forward to an early and successful conclusion of your deliberations on these two very important pieces of legislation.

## [Traduction]

loi C-19, ce à quoi s'opposent bien des expéditeurs; il faudrait reprendre le débat à la Chambre des communes, et il y a de fortes possibilités que le reste du projet de loi C-19 ne serait pas prêt à temps pour permettre au gouvernement d'aller de l'avant avec l'adoption des mesures de sécurité et des tests d'aptitude qui est prévue pour cet automne.

Je vous prie d'excuser la longueur de ma lettre, mais j'ai cru sage de vous exposer très clairement ces questions, à vous et à vos collègues. Je le répète, bien que nous soyons d'accord avec certains des amendements, le gouvernement n'est pas du tout disposé à adopter trois de ceux que votre Comité s'apprête à étudier. Ils seront particulièrement discordants dans la liste très cohérente des mesures qui ont été proposées après d'intenses consultations auprès de tous les participants et de longues délibérations à la Chambre des communes. Ces amendements sont essentiellement inutiles et ne sont certes pas souhaitables. Ils supposeraient d'importants changements au projet de loi C-19 et susciteraient beaucoup de mécontentement chez les expéditeurs et, je présume, chez les autorités provinciales.

Ils retarderaient probablement également l'adoption et l'application des projets de loi C-18 et C-19 et, le cas échéant, augmenteraient les tensions régionales dans le pays. Dans l'Ouest, par exemple, les expéditeurs s'attendent à ce que les projets de loi soient appliqués au plus tôt, et non plus tard, pour qu'ils puissent bénéficier des retombées de la réforme de la réglementation économique.

Je suis prêt à venir vous rencontrer à nouveau au besoin pour discuter de ces questions. Je suis sûr que les fonctionnaires de mon Ministère sont prêts à travailler avec vous ainsi qu'avec les représentants du Comité pour améliorer divers aspects de la législation, comme je l'ai indiqué au début de ma lettre.

J'aimerais également vous répéter ce que j'ai suggéré à votre Comité mercredi dernier. Je comprends votre souci pour la sécurité routière, votre volonté de faire baisser le taux d'accidents et d'accroître l'uniformité dans les réglementations provinciales, et votre désir d'accélérer l'application intégrale du nouveau Code national sur la sécurité. Mais au lieu de modifier profondément la loi comme certains d'entre vous sembleraient portés à le faire, je suggère que votre Comité fasse parvenir au Parlement et aux provinces un rapport bien documenté sur la sécurité routière. Ce rapport aurait une grande incidence et, à mon avis, contribuerait à améliorer les mesures concernant la sécurité routière que prendraient les gouvernements fédéral et provinciaux.

Compte tenu de l'intérêt qu'ils portent à ce projet de loi et à nos délibérations, je me permettrai d'envoyer une copie de cette lettre à tous les membres du Comité sénatorial ainsi qu'aux leaders du gouvernement et de l'opposition au Sénat.

Espérant que vos délibérations aboutiront bientôt à d'heureuses conclusions concernant ces deux importants

[Text]

Yours sincerely,

Blaine Thacker

Thank you, Mr. Chairman. I would just point out that we have sent a copy to each of the members of the Senate committee.

**The Chairman:** Thank you. Senator Doody?

**Senator Doody:** I think it is necessary that this letter appear only once in the record. In other words, I do not think it is necessary to have it appended after having had it read so ably and delightfully by Mr. Thacker.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, Mr. Chairman, I entirely agree. I think our record should show that Mr. Thacker read the entire letter right at the beginning, so that it is not necessary for us to have an appendix. I also think the record should show that the letter was read as corrected. In other words, we do not need to show that mistake in the original text on the record.

**Mr. André Reny, Clerk of the Committee:** Honourable senators, in order to help you with respect to the package of amendments which you have before you with respect to Bill C-18, I will indicate which ones have been approved by the department and which have not. I would point out to honourable senators that there is a package of amendments to Bill C-18 on long paper in front of you.

**Le sénateur Le Moyne:** Monsieur le président, puis-je immédiatement faire une remarque avant de commencer l'étude de ces amendements?

**Le président:** Oui.

**The Clerk of the Committee:** Yes, there are amendments in the French text. However, I would like to indicate to the members those amendments that have been approved by the department. In other words, you have before you a package of amendments: Some are approved and some are not. Senator Le Moyne, I am referring to those in the French language only.

**Senator Le Moyne:** Yes, I understand that, but there is a mistake in the first one. There is no hyphen between "vrai" and "semblablement". It is one word; "vraisemblablement".

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** May I suggest, Mr. Chairman, in order that we not become unnecessarily confused, that we proceed in some orderly way. I am not suggesting any particular way. However, I was wondering if it would be possible for us first of all, to talk about the two bills together because, if the government could see its way clear to accepting a certain amendment to Bill C-19—not on language but on substance, then it would not be necessary for me to move another amendment to Bill C-18. Therefore, Mr. Chairman, if we could perhaps deal with C-19 first and then proceed

[Traduction]

projets de loi, je vous prie d'agréer l'expression de mon respectueux dévouement.

Blaine Thacker

Merci beaucoup, monsieur le président. Je disais donc, il y a un instant, que nous avons envoyé une copie de cette lettre à chacun des membres du Comité sénatorial.

**Le président:** Merci beaucoup. Sénateur Doody, à vous la parole!

**Le sénateur Doody:** Il faudrait s'assurer, à mon avis, que cette lettre n'apparaisse qu'une fois au compte rendu. Autrement dit, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de la verser en annexe après la lecture si intéressante qui nous en a été faite par M. Thacker.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Qui, monsieur le président, je suis entièrement d'accord avec mon collègue. Je crois que notre compte rendu devrait mentionner que M. Thacker a lu la lettre en entier dès le début de son témoignage, de sorte qu'il ne sera pas nécessaire de la verser en annexe. Je crois également qu'il faudrait mentionner que la lettre a été lue après correction. Autrement dit, il n'est pas nécessaire de faire apparaître l'erreur contenue dans la version originale dans le compte rendu.

**M. André Reny, greffier du Comité:** Honorables sénateurs, afin de vous aider à interpréter les amendements que vous avez devant vous relatifs au projet de loi C-18, je vous mentionnerai lesquels ont été approuvés par le Ministère et lesquels ne l'ont pas été. Je signale aux honorables sénateurs que ces amendements sur le projet de loi C-18 apparaissent sur la grande feuille qui est devant vous.

**Senator Le Moyne:** Mr. Chairman, may I make one comment immediately, before we begin looking at these amendments?

**The Chairman:** Go ahead.

**Le greffier du Comité:** Oui, ce sont des amendements à la version française. J'aimerais toutefois, signaler aux membres du comité les amendements qui ont été approuvés par le ministère. En d'autres termes, vous avez devant vous une liste d'amendements: certains ont été approuvés et d'autres ne l'ont pas été. Sénateur Le Moyne, je parle uniquement des amendements à la version française.

**Le sénateur Le Moyne:** Je sais, mais il y a une erreur dans le premier amendement. Il n'y a pas de trait d'union entre "vrai" et "semblablement". "Vraisemblablement" ne forme qu'un mot.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pourrais-je vous suggérer, monsieur le président, afin de ne pas créer inutilement de confusion, de voir à ce que nous procédions d'une façon ordonnée. Je ne vous propose aucune façon en particulier, mais je me demande s'il ne serait pas possible que nous discussions d'abord des deux projets de loi ensemble, car si le gouvernement réussissait à faire tomber les obstacles pour que l'amendement au projet de loi C-19 soit accepté non pas dans son libellé mais sur le fond, je ne serais pas obligé de proposer un autre amendement au projet de loi C-18. Je vous suggère



[Text]

to Bill C-18, that would be most convenient if it is acceptable to the committee.

**The Chairman:** That is exactly how I wanted to proceed; to deal first with Bill C-19.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes. However, Mr. Chairman, before we do that, I think I have to call to your attention the fact that the printed evidence of the proceedings of this committee has not been made available.

I have been provided with a printout from what I assume is a word processor. Some of this is legible; other parts, and unfortunately quite important parts such as the evidence of the deputy minister, are difficult to read. I am particularly aggrieved about this because I came to Ottawa a day early in order to fortify myself in preparation for this meeting, and this turned out to be impossible because the essential material was not ready.

Mr. Chairman, I need not remind you that Senator MacEachen has spoken about this at least three times in the house and has said that it is unacceptable to the Senate that we should be asked to pass important bills on which the evidence taken by the committee to which the bills were referred was not available. I am raising a large danger flag right now. I raised it weeks ago, but obviously what I said at that time had no impact. How often do we have to cry for proper procedure around here? How often will the Senate be expected to put through bills on which senators have not had an opportunity to read the relevant evidence from the deputy minister, for example. Perhaps, Mr. Chairman, there is some explanation for what has gone wrong.

**Senator Doody:** I think Mr. Lussier has some information for us.

**The Chairman:** That is exactly what I was going to say. This morning I got in touch with Mr. Lussier's assistant, Mr. Greene. I see that Mr. Lussier is present now. Would you come forward and give the explanation required, sir?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** An explanation is not a cure.

**Mr. Charles A. Lussier, LL.L., Clerk of the Senate:** I have just spoken to the assistant deputy minister who is responsible for translation. I have been told, and it has been confirmed by the senators concerned, that on Bill C-22 there is no problem with translation. But for your bills C-18 and C-19, the translation department has put approximately 50 translators at your service. Many of them are not translators from the Secretary of State; they have been hired from outside because many of the regular staff are on holidays now.

I was told a few minutes ago that you are supposed to receive the last deliberations that you had—those of yesterday or last week—on August 7. Moreover, the assistant deputy minister just told me that if, for example, you require the translation before August 7, he is ready to increase the number of translators at your service.

[Traduction]

donc, monsieur le président, de commencer par l'amendement au projet de loi C-19, puis de passer à l'étude des amendements au projet de loi C-18. Ce serait bien pratique si les membres du comité acceptaient cette façon de procéder.

**Le président:** C'est exactement la façon dont je voulais procéder, en commençant d'abord par le projet de loi C-19.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Toutefois, monsieur le président, avant que nous puissions faire cela, j'aimerais vous signaler que les fascicules rapportant les délibérations de notre comité ne sont pas encore disponibles.

On m'a fait parvenir un imprimé qui, je présume, a été tiré de la machine de traitement de textes. Certaines pages sont lisibles, mais, malheureusement, d'importantes portions du texte, comme le témoignage du sous-ministre, sont difficiles à lire. Cela me déçoit d'autant plus que je suis venu à Ottawa un jour plus tôt afin de refaire mes forces pour me préparer à cette réunion, et je n'ai pu le faire parce que le document essentiel n'était pas prêt.

Monsieur le président, je n'ai pas besoin de vous rappeler que le sénateur MacEachen a déjà parlé de cette situation à trois reprises en Chambre et qu'il a dit qu'il est inadmissible que les Sénateurs soient obligés d'adopter d'importants projets de loi quand le compte rendu des témoignages qu'ils ont entendus ne sont pas encore disponibles. Je soulève les risques que cette situation pourrait poser. J'en ai parlé il y a une semaine mais, de toute évidence, ma démarche n'a pas eu beaucoup de succès. Combien de fois devons-nous réclamer une procédure plus convenable ici? Combien de fois les sénateurs seront-ils obligés d'adopter des projets de loi avant d'avoir eu la chance de lire le témoignage fort à point, par exemple, du sous-ministre intéressé. Monsieur le président a peut-être une explication à nous donner sur ce qui est arrivé.

**Le sénateur Doody:** Je crois que M. Lussier est allé aux sources.

**Le président:** C'est ce que j'allais dire. Ce matin, j'ai communiqué avec l'adjoint de M. Lussier, M. Greene. Je vois que M. Lussier est ici maintenant. Pourriez-vous vous présenter et nous donner les explications requises, monsieur?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Les explications ne règlent rien.

**M. Charles A. Lussier, LL.L., greffier du Sénat:** Je viens de parler au sous-ministre adjoint responsable des services de traduction. Il m'a signalé, et cela m'a été confirmé par les sénateurs intéressés, qu'il n'y a pas de problème concernant la traduction du projet de loi C-22. Mais en ce qui a trait aux projets de loi C-18 et C-19, le Bureau des traductions a mobilisé environ 50 traducteurs pour vous servir. Un bon nombre d'entre eux ne sont pas des traducteurs du Secrétariat d'État; on est allé les chercher dans des bureaux privés car une bonne partie du personnel régulier est en vacances actuellement.

On m'a dit il y a quelques instants que vous devriez recevoir le texte des dernières séances, soit celle d'hier et celle de la semaine dernière, le 7 août. Le sous-ministre adjoint vient de me dire que si vous aviez besoin des textes traduits avant le 7 août, il était prêt à mettre d'autres traducteurs à votre disposition.

[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So we are now being told that as of August 7 all senators will have the translated and printed evidence—

**Mr. Lussier:** Of your deliberations.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** —of what was stated here by witnesses. That is a considerable advance over what I was told yesterday.

**Senator Doody:** Does that include today's deliberations?

**Mr. Lussier:** I really don't know. Perhaps your clerk would know.

**The Clerk of the Committee:** To have today's deliberations on Friday? No.

**Mr. Lussier:** I have been told by this deputy minister that apparently Mr. Ollivier, who is immediately responsible for the translation, had an understanding with the clerk of the committee about the reporting time.

**The Clerk of the Committee:** What he told me does not fit with what you have said.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** May we know who this mysterious person is?

**Mr. Lussier:** It is Mr. Alain Landry, the Assistant Deputy Minister with the Secretary of State, who is responsible for translation; but Mr. Ollivier is directly responsible for your services here.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Well, there is nothing further that we can do now. We have the situation stated to us—it is not as bad as I had been led to believe yesterday. Let us see how it works out.

**Senator Doody:** Yesterday we were told that it would be August 24 before we received the *Minutes of the Proceedings* and that was completely unacceptable. It has now been moved up to August 7. I guess if today's deliberations are included in that package—

**Mr. Lussier:** I really did not inquire about that, because I told the assistant deputy minister that you were drafting the report at the moment and were not having any witnesses.

**Senator Doody:** Perhaps, Mr. Chairman, Mr. Lussier could tell the officials that we need today's proceedings as well on August 7.

**The Chairman:** Today is just a study clause by clause.

**Senator Doody:** Thank you.

**Mr. Lussier:** You would like to have today's proceedings on August 7 also?

**Senator Doody:** I would think so. The amendments and the discussions leading up to the amendments and those that are accepted or rejected, and so on, will all be in today's proceedings, and I think that that is probably as important as any of it.

**Mr. Lussier:** Fine.

**Senator Doody:** Thank you.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** On vient donc de nous signaler que pour le 7 août, tous les sénateurs auront les comptes rendus traduits . . .

**M. Lussier:** De vos délibérations.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** . . . de ce qui a été dit ici par nos témoins. C'est beaucoup de progrès par rapport à ce qu'on m'avait dit hier.

**Le sénateur Doody:** Cela inclut-il les délibérations d'aujourd'hui?

**M. Lussier:** Je ne sais vraiment pas. Sauf erreur, votre greffier serait au courant de ce qui en est.

**Le greffier du Comité:** Les délibérations d'aujourd'hui pour vendredi? Non.

**M. Lussier:** Le sous-ministre m'a dit qu'apparemment, monsieur Ollivier, qui s'occupe plus directement de la traduction des délibérations, avait pris entente avec le greffier du Comité au sujet des délais.

**Le greffier du Comité:** Ce qu'il m'a dit ne concorde pas avec ce que vous avez dit.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pouvons-nous savoir quelle est cette mystérieuse personne?

**M. Lussier:** C'est M. Alain Landry, le sous-ministre adjoint du secrétaire d'État, qui est responsable du service de traduction; mais c'est plutôt monsieur Ollivier qui s'occupe de la traduction pour nos besoins.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Eh bien, je crois qu'il n'y a pas grand' chose d'autre que nous puissions faire à ce moment-ci. On nous a fait état de la situation . . . elle n'est pas aussi mauvaise qu'on me l'avait laissé entendre hier. Voyons où en sont les choses.

**Le sénateur Doody:** Hier, on nous a dit que le compte rendu ne serait pas disponible avant le 24 août et cela nous a paru inacceptable. La date a maintenant été rapprochée au 7 août. Je suppose que si les délibérations d'aujourd'hui sont incluses dans cette proposition . . .

**M. Lussier:** Je ne me suis pas renseigné là-dessus car j'ai dit au sous-ministre adjoint que vous étiez en train de rédiger le rapport et qu'il n'y avait plus de témoin à être entendu.

**Le sénateur Doody:** Monsieur le président, peut-être que M. Lussier pourrait dire aux intéressés que nous devons tenir une séance aujourd'hui ainsi que le 7 août.

**Le président:** Aujourd'hui ce n'est qu'une étude article par article.

**Le sénateur Doody:** Je vous remercie.

**M. Lussier:** Vous voulez que le compte rendu d'aujourd'hui soit prêt pour le 7 août également?

**Le sénateur Doody:** Je le pense bien. Le texte des amendements de même que les discussions, ce qui inclut ceux qui sont acceptés ou rejetés, et le reste, tout cela figurera dans le compte-rendu d'aujourd'hui et je pense que cela est aussi important que tout le reste.

**M. Lussier:** Parfait.

**Le sénateur Doody:** Je vous remercie.



[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lussier.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** With that kindness, then, could we go to Bill C-19, and particularly, clause 8?

I think we are agreed—if I understood Mr. Thacker correctly—that an amendment to subclause (5)(b) is desirable. With assistance, I have drafted some language for (5)(b). Let me read it to you to see if it is agreeable. It would state as follows:

(b) have regard to any relevant statement of national transportation policy issued by the Governor in Council on the advice of the minister given after consultation with the executive government in each province affected thereby.

**Mr. Thacker:** Would it be possible to have a photocopy of that?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I have several copies. Unfortunately, when I sent them to be duplicated all of my pages setting forth amendments were stapled together so that if I give you one, I give you all. I can provide the Parliamentary Secretary with a copy and I think that will, perhaps, get us over this situation.

Perhaps I should call to the attention of the Parliamentary Secretary the fact that I have deleted the word "public" transportation policy which now appears in the text of the bill and I have put in the word "national" instead of the word "public" so as to be consistent with the definition of national transportation policy in Bill C-18. I do not know where we have a definition of "public" transportation policy. Other than that, there does not seem to be any substantive difference.

**Mr. Thacker:** Perhaps I may just read for senators the wording that has been gone through carefully by the lawyers from the Department of Justice because I believe it does exactly the same thing. It would read as follows:

(b) have regard to any statement of public transportation policy issued by the Governor in Council after consultation by the Minister with the government of each.

Your amendment would state "relevant statement of public transportation policy." This states "any statement of public transportation policy."

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I simply carried the word "relevant" over from the bill which is now before the committee. I wondered why the word "relevant" was in the draft but I was not going to object to it.

The only thing we have to discuss is whether you should have the word "public" or the word "national." Why was "public" transportation policy used in the original bill? Is there some sensitivity about using that word? Is it because a provincial government, for example, might say that there is no such thing in the area of trucking as national transportation policy defined by Ottawa and that, at least so far as certain aspects of trucking transportation policy are concerned, the national policy is defined by the provinces to which the relevant jurisdiction appertains? Is that the reason?

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Lussier.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Cela dit, pourrions-nous maintenant passer au projet de loi C-19, plus précisément à l'article 8?

Si j'ai bien compris M. Thacker, je pense que tout le monde admet qu'un amendement au paragraphe 5(b) est souhaitable. Avec un peu d'aide, j'ai rédigé un brouillon de cet amendement. Je vais vous le lire si vous n'avez pas d'objection. En voici la teneur:

(b) tenir compte de toute déclaration utile relative à la politique nationale des transports effectuée par le gouverneur en conseil sur l'avis du ministre après consultation du gouvernement de chacune des provinces concernées.

**M. Thacker:** Pourrions-nous avoir une photocopie de ce texte?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'ai plusieurs copies ici. Malheureusement, quand je les ai fait photocopier on a broché ensemble tous les feuillets sur lesquels figurent les amendements. De sorte qu'en vous passant le premier, je vous les donne tous. Je peux remettre une copie au secrétaire parlementaire et je pense que cela règlera la question.

Je voudrais signaler au secrétaire parlementaire que dans la version anglaise j'ai biffé le mot «public» qui figure dans le libellé du projet de loi, mot que j'ai remplacé par «national». Cela me paraît plus conforme à la définition de la politique nationale de transport qu'on donne dans le projet de loi C-18. Je ne sais pas s'il existe une définition d'une politique de transport «publique». À part cela, je ne pense pas qu'il y ait de différence fondamentale.

**M. Thacker:** Pour la gouverne des sénateurs, je pourrais relire le libellé qui avait été attentivement examiné par les juristes du ministère de la Justice car d'après moi l'objet est exactement le même. Il se lit comme suit:

«b) tenir compte des déclarations relatives à la politique des transports effectuées par le gouvernement en conseil après consultation, par le ministre, du gouvernement de chacune des»

Votre amendement ajoute: «énoncé utile relatif à la politique des transports». Le présent libellé dit: «tout énoncé relatif à la politique des transports».

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'ai simplement repris le mot «utile» qui figure dans le projet de loi. Je me suis demandé pourquoi on l'avait utilisé mais je l'ai repris à mon tour.

En somme, il faut simplement choisir entre les mots «publique» et «nationale». Pourquoi a-t-on ajouté «public» dans la version anglaise originale? Ce mot a-t-il son utilité? Est-ce parce qu'un gouvernement d'une province pourrait déclarer qu'en matière de camionnage par exemple, il n'existe pas de politique nationale de transport définie par Ottawa et par conséquent pour certains aspects de ce secteur d'activités, la politique nationale est définie par les provinces dans le cadre de leurs pouvoirs? Est-ce là la raison?

[Text]

**Mr. Thacker:** To be honest with you, I do not know.

**Mr. Mulder:** I suppose there is a question about the definition of "national" because some public policy statement could apply to one part of the country.

As an example, if for some reason or other the State of Washington were causing difficulty for Canadian truckers moving between the State of Washington and the Province of British Columbia, the government might issue a statement authorizing the Provincial Motor Carrier Board in British Columbia to take action vis-a-vis truckers coming from the U.S. from the State of Washington. I suppose the mere fact that the Government of Canada, say through the executive council, issued such a statement might make it national, but the impact would be purely regional.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I understand the point, although I do not agree with that argument. Mr. Chairman, I think we need not spend any more time on this. At the appropriate time, I am prepared to move the amendment in the language which was proposed by the Parliamentary Secretary. You may wish me to do that now or at some other appropriate time.

**Mr. Thacker:** That has been appropriately translated as well, so that is another advantage for your committee.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** May I go on now to another proposed amendment?

**The Chairman:** Are you dealing with Bill C-19 or Bill C-18?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am still dealing with Bill C-19.

In the letter by the Parliamentary Secretary, there was discussion of the question of a link between economic deregulation and safety. Although the language of the letter varied from paragraph to paragraph, I think it is fair to say that the government is arguing that there is no link whatsoever between economic regulation of trucking and safety. It adduces evidence from what has happened in other jurisdictions.

I find it difficult to accept the notion that putting more trucking undertakings in business on the highway will not have some implications for highway safety. Of course, I cannot prove that; I can only make an estimate. I think, Mr. Chairman, that there is general concern about this whole area. Perhaps it is because of the prevailing uncertainty.

The review that is called for in clause 34 of Bill C-19 seems to anticipate the possibility that the review in the fourth year might reveal some reason or reasons for delaying, by proclamation, the introduction of the fitness test. I understand the purpose of that review. However, that review has a one-time function. I think what is required is something that goes beyond that.

Extra-provincial trucking undertakings are basically under federal jurisdiction. It seems to me, therefore, that Parliament ought not to impose duties on the executive Government of Canada and, then, on the appropriate authorities in the several provinces, without providing some mechanism for knowing what is going on, particularly in the area of safety.

[Traduction]

**M. Thacker:** En toute franchise, je ne le sais pas.

**M. Mulder:** Je suppose qu'il est utile d'ajouter le mot «national» puisque certaines politiques «publiques» ne pourraient s'appliquer qu'à une région du pays.

Par exemple, si pour une raison ou pour une autre, l'État de Washington voulait restreindre le camionnage entre son territoire et la Colombie-Britannique, le gouvernement pourrait autoriser la Commission provinciale des transports de la Colombie-Britannique à prendre des mesures de rétorsion entre les camions qui viendraient de l'État de Washington. Je suppose que si c'était le gouvernement du Canada qui allait prendre une telle décision, elle serait de portée nationale bien qu'elle n'aurait d'effet que dans une région donnée.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je comprends votre point de vue mais je ne peux accepter ce raisonnement. Monsieur le président, je ne pense pas que cette question mérite d'être débattue plus longtemps. Le moment venu, je proposerai l'amendement tel que présenté par le secrétaire parlementaire. Voulez-vous que je le fasse tout de suite ou un peu plus tard?

**M. Thacker:** On en a fait également une traduction convenable et c'est un autre avantage pour votre comité.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Me permettez-vous maintenant de passer à un autre amendement?

**Le président:** Au sujet du projet de loi C-19 ou C-18?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'en suis toujours au projet de loi C-19.

Dans sa lettre, le secrétaire parlementaire, parle des rapports entre la déréglementation et la sécurité. S'il est vrai que le ton de la lettre varie d'un paragraphe à l'autre, on peut dire que d'une façon générale le gouvernement semble d'avis qu'il n'existe aucun lien entre la réglementation du camionnage et la sécurité. Il en prend pour preuve ce qui se passe dans les provinces.

J'ai de la difficulté à comprendre qu'un accroissement du nombre d'entreprises de camionnage n'affecterait pas d'une façon ou d'une autre la sécurité routière. Bien sûr, je n'ai pas de preuve, ce n'est qu'une supposition. Monsieur le président, je pense que cette question préoccupe bien des gens. Justement peut-être à cause de l'incertitude.

L'examen dont il est question à l'article 34 du projet de loi C-19 semble anticiper la possibilité que cet examen effectué la quatrième année puisse établir certains motifs de retarder, par proclamation, l'application du test d'aptitude. Je comprends l'objet de cet examen. Cependant, cet examen aura une fonction ponctuelle. Je pense qu'on devrait exiger un peu plus que cela.

Essentiellement, les entreprises de camionnage extra-provinciales relèvent de l'autorité fédérale. Il me semble donc que le Parlement ne peut imposer certaines tâches aux dirigeants du gouvernement du Canada et aussi aux autorités de certaines provinces, sans prévoir de mécanisme lui permettant de savoir ce qui se passe notamment en matière de sécurité.



## [Text]

With that in mind, I have come up with wording which I will make available to the Parliamentary Secretary and his learned advisors. This would require a new heading called "Annual Report." It seems to me that it could come in after the present clause 17; in other words, after we have dealt with the various categories of carriers and before we go on to "Offence and Punishment." It would be under the general rubric of "Annual Report." It would be:

17.1(1) The Minister shall prepare for submission to Parliament an annual report on

- (a) the status of the National Safety Code with particular reference to its application and effectiveness, and
- (b) the number of accidents involving trucks engaged in extra-provincial trucking undertakings in the year in respect of which the report is made.

(2) Every report prepared under subsection (1) shall be laid before each House of Parliament within six months after the year in respect of which it is made or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting."

Let me say a word or two about each of the parts of clause 17.1. As to the status of the National Safety Code and with particular reference to its application and effectiveness, this would require that, in the first two or three reports, Parliament be told through this annual report what progress was being made in putting the National Safety Code in place, not just on paper but on the highways. As to its effectiveness, what I have in mind is that perhaps five years or ten years from now it will be concluded that the National Safety Code needs to be amended, that in certain particulars it does not go far enough or in others it goes too far and that some remedial action is necessary.

We know that the government is planning a new regime with regard to railway safety. To parallel deregulation in that mode, I think it is highly desirable that there be not only the National Safety Code but that the government inform Parliament on a regular basis as to the application and effectiveness of the National Safety Code.

Paragraph (b) is simply a carry-over from the letter that the Parliamentary Secretary provided us this morning. I am not asking for the cause of the accidents in this regard. I think that this new clause would serve to remove a lot of uncertainty and it would meet the argument that we are delegating authority with regard to economic regulation yet not maintaining statistics on accidents. Some would argue that there is no connection at all; others would argue that there is, but for greater certainty let us get the statistics. It may be that the Parliamentary Secretary does not like the word "effectiveness" and can propose another word there. I am not moving this at this time, Mr. Chairman.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, Senator Stewart argued his case very persuasively and other senators supported him the last time I was here. As a result of that, I asked the officials to go through this in some detail to try to come up with an

## [Traduction]

Dans cette optique, j'ai rédigé un libellé que je remettrai au Secrétaire parlementaire et à ses savants conseillers. Il faudrait ajouter une nouvelle rubrique intitulée «Rapport annuel». Je pense qu'on pourrait la situer après l'actuel article 17 autrement dit, après que nous aurons traité des différentes classes de transporteurs et avant d'en arriver à la section «Mesures de contrainte». Cette nouvelle section s'intitulerait «Rapport annuel». Il se lit comme suit:

17.1 (1) Chaque année, le Ministre soumettra au Parlement un rapport portant sur

- a) le Code national de sécurité notamment en ce qui concerne son application et son utilité, et
- b) le nombre d'accidents ayant mis en cause des camions exploités par des entreprises de camionnage extra-provinciales pendant l'année pour laquelle le rapport est rédigé.

(2) Chaque rapport rédigé conformément au paragraphe (1) sera déposé devant chacune des Chambres du Parlement au plus tard six mois après la fin de l'année écoulée ou, si le Parlement ne siège pas, au cours des quinze premiers jours de la séance suivante du Parlement."

Je vais maintenant vous fournir quelques explications au sujet du paragraphe 17(1). Pour ce qui est de l'application et de l'utilité du Code national de sécurité, il faudrait que le gouvernement soit informé dans les deux ou trois premiers rapports, ce qu'il en est de l'application, pratique, sur les routes, non seulement en théorie, du Code. En ce qui concerne son efficacité, je suppose que l'on pourra conclure dans cinq ou dix ans d'ici, que le Code doit être modifié, que sur certains points il exagère et qu'il ne va pas assez loin pour d'autres et qu'il y a lieu de mettre de l'ordre dans cela.

Nous savons que le gouvernement songe à établir de nouvelles normes en matière de sécurité ferroviaire. Dans le cadre de la déréglementation qui affecte ce secteur, je pense que l'application du Code national de sécurité ne suffira pas et qu'il serait fort souhaitable que le gouvernement informe régulièrement le Parlement de l'application et de l'utilité du Code.

L'alinéa (b) est simplement une reprise de la lettre que le secrétaire parlementaire nous a remise ce matin. Je ne demande pas que la cause des accidents soit indiquée. Je pense que cette nouvelle disposition dissiperait bien des incertitudes et répondrait à cette objection à savoir que nous déléguons notre autorité pour ce qui est de la réglementation mais que nous négligeons la statistique des accidents. Certains affirmeront qu'il n'y a aucun rapport entre les deux réalités, d'autres le contraire et, pour clarifier la situation, occupons-nous de la statistique. Peut-être que le secrétaire parlementaire n'aime pas le mot «utilité» et qu'il souhaite en proposer un autre. Je ne propose pas tout de suite l'adoption de cet amendement, monsieur le président.

**M. Thacker:** Monsieur le président, le sénateur Stewart se montre très persuasif et d'autres sénateurs ont approuvé son point de vue la dernière fois que je suis venu ici. J'ai donc demandé à nos juristes d'approfondir cette question en vue de

## [Text]

amendment. I believe they have come up with an amendment that might well meet everyone's requirements. Perhaps I will read it into the record. This amendment would create a new section 35, referred to as "Annual Report". The new section 35(1) would read:

After the expiration of each of the years 1988, 1989, 1990 and 1991, the Minister shall prepare the report referred to in subsection (2) and shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days that that House is sitting after he completes it.

(2) the report of the Minister shall contain the following in respect of each year referred to in subsection (1):

(a) The available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and

(b) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings.

Senators will note that this proposed amendment includes buses and trucks and that it specifies 15 days rather than the six months. I believe, Senator Stewart, that that might well meet all of your requirements.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Well, it goes a long way towards meeting them. It meets them perfectly insofar as those four years are concerned. The review that is now prescribed in clause 35 is a review to see how the reverse onus test is working, with this question raised: Is it desirable to go forward to the fitness test? That review will take place relative to the years that you have mentioned in here, but I have something beyond that. The real strain, if there is one, is going to take place not under the reverse onus test but under the fitness test. It is for that period that I would like an annual review. I would like it for this period, too, but I think we ought to go beyond the year 1991 with regard to the safety code.

The safety code will presumably be in place in two years at the latest, and thereafter there will be relatively little to be said. It will be in place and we will be satisfied that it is working as well as can humanly be expected. But after that we are going to have the question of accidents when the fitness test is in place, and that does not seem to be covered by your proposed amendment.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I could be in error on this because we were rushing on that last day, but we had some debate about the matter and it is my recollection that when the review was done, the four-year review plus the federal and provincial ministers meeting on a continuing basis, it would be decided at that time whether there should be a continuing report as compared to an amendment that would forever

## [Traduction]

rédiger un amendement. Je crois que le texte qu'ils ont rédigé pourrait satisfaire les préoccupations de chacun. Permettez-moi de vous en donner lecture. Cet amendement impose la création d'un nouvel article, l'article 35, qui s'intitulerait «Rapport annuel». Le nouveau paragraphe 35(1) se lirait comme suit:

(1) À la fin des années 1988, 1989, 1990 et 1991, le ministre établit le rapport prévu au paragraphe (2) et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.

(2) Le rapport du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:

a) les renseignements statistiques existants concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de camionnage;

b) un rapport d'étape sur la mise en œuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage.»

Les sénateurs noteront que l'amendement proposé inclut les autocars et les camions et qu'il fixe un délai de 15 jours et non de six mois. Je crois sénateur Stewart que cela devrait répondre à tous vos désirs.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui, vous avez en grande partie raison. Sûrement en ce qui concerne ces quatre années. L'objet de l'examen maintenant prévu à l'article 35 est de revoir comment la chance inversée de la preuve est appliquée et cette question se posera alors: Est-il souhaitable d'appliquer le test d'aptitude? Cet examen portera sur les années que vous avez mentionnées mais il y a autre chose. La question essentielle s'il y en a une, portera non pas sur la chance inversée de la preuve mais sur le test d'aptitude. C'est pour cette période-là que je voudrais qu'il y ait un examen annuel. Je le voudrais également pour l'autre période, mais je pense qu'il faut aller au delà de l'année 1991 en ce qui concerne le Code de sécurité.

On peut supposer que le Code de sécurité sera en vigueur d'ici deux ans au plus tard, il y aura bien peu de choses à ajouter par la suite. Nous aurons alors la conviction qu'il est respecté dans toute la mesure du possible. Mais après cela, il y aura la question des accidents quand le test sera en vigueur, et il ne semble pas en être question dans l'amendement que vous proposez.

**M. Thacker:** Monsieur le président, je peux me tromper parce que nous avons dû travailler tellement vite, mais nous avons examiné cette question. Pour autant que je sache, au moment où l'examen aura lieu, l'examen des quatre années sans compter les rencontres régulières des ministres fédéraux et provinciaux, il sera alors décidé s'il y a lieu de publier un rapport permanent par opposition à un amendement qui exigerait de recueillir des données officielles pour les soumettre au



[Text]

require officials to collect this data and submit it to Parliament, even though the information may be totally irrelevant.

My thinking is that we should have that looked at at that time. The officials may well decide to continue with these reports. I think senators would agree, however, that in certain cases we have reports issued and filed before Parliament that have really lost their relevance in terms of information and in terms of being important, yet officials have to take an enormous amount of their time and go through great public expense to put out these reports. That is the basis for my thinking. If you can convince me and if the committee can be convinced that it would be otherwise, I might consider it.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I certainly have no desire for an annual report that is useless. My problem here is the kind of problem that was mentioned, I believe, with regard to air safety. Very often the comment is made in small towns, which are blessed with having little or no criminal activity, "We do not need the police force and we should fire them, because they never have to arrest anybody." Of course, the mere fact that they are there may be the reason they are useless so far as arrests are concerned. I am much more interested in the number of accidents that will be reported after the end of the transition period. Once the safety code is in place, I assume that for a long period of time no extensive amendment to it will be necessary. Therefore, it would not take much time and would constitute a small paragraph in the annual report. I think it is desirable that we know what is happening in the area of extra-provincial trucking with respect to accidents.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I think we have that point covered, and I wonder whether we should not just go with the amendment as it is drafted and translated. It is in the proper legal form. Certainly, it would get us to 1991, and, if it is an annual report that is worthwhile, I have no doubt that it will be continued.

**Senator MacDonald (Halifax):** I wonder whether Senator Stewart would accept the amendment as proposed with an inclusion in the report, as you have encouraged, of his particular point. We could simply make reference to Senator Stewart's views in the report.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Let us look at another possibility. Perhaps we do not need an annual report in perpetuity. The period I am chiefly concerned with is the two or three years immediately following the introduction of the fitness test. Could we add on a couple of years—1992, 93 and perhaps 94? By 1994, the two new regimes will have run through, and we will know the situation. If no annual report is necessary, it can be dropped at that point; if it is necessary, it can be reintroduced. Is that acceptable?

**Mr. Thacker:** Perfectly acceptable.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Then with that change, I would be happy to move the amendment that is before us at the appropriate time.

**Mr. Chairman,** I have one more proposal, and it is with regard to clause 34. The provision would require the tabling of

[Traduction]

Parlement même si cette information serait totalement sans objet.

Je crois que la question devrait être examinée à ce moment-là. Il se peut que les juristes proposent de maintenir ces rapports. Les sénateurs reconnaîtront je pense que certains rapports qui sont soumis au Parlement ont perdu toute leur actualité et leur importance, et pourtant les fonctionnaires ont dû consacrer beaucoup de temps et d'efforts aux frais des contrribuables, à préparer ces rapports. C'est ce à quoi je pense. Si vous et les membres du Comité peuvent me convaincre que les choses ne se passeront pas ainsi, j'accepterai d'y réfléchir.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je ne veux surtout pas demander un rapport annuel qui soit inutile. Ce qui m'inquiète ici cependant c'est le genre de difficultés que l'on a mentionnées, je pense, au sujet de la sécurité aérienne. On entend très souvent affirmer que dans les petites villes où l'activité criminelle est à peu près absente, les citoyens peuvent fort bien se passer de policiers parce qu'ils n'ont rien à faire. Évidemment, leur seule présence explique l'absence d'activités criminelles. Ce que je voudrais connaître c'est le nombre d'accidents qui seront signalés à la fin de la période de transition. Une fois le Code de sécurité en vigueur, je suppose qu'il ne sera pas nécessaire de le modifier avant bien longtemps. Par conséquent, cela prendrait bien peu de temps et seulement quelques lignes dans le rapport annuel. Ce serait une bonne chose que nous sachions le nombre d'accidents mettant en cause des entreprises de camionnage extra-provinciales.

**M. Thacker:** Monsieur le président, je pense que cette question a été réglée et je me demande si nous ne devrions pas nous en tenir à l'amendement dans sa version actuelle et dans sa version traduite. Il a été rédigé en bonne et due forme. Assurément, il est valable jusqu'en 1991 et si le rapport annuel s'avère utile, il ne fait pas de doute qu'il sera maintenu.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je me demande si le sénateur Stewart accepterait la modification proposée et s'il consentirait à l'inclure dans le rapport, comme vous avez appuyé ce point particulier. Ce n'est pas qu'il ne soit pas compris dans l'amendement. Nous pourrions simplement faire allusion dans le rapport aux vues du sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Envisageons une autre possibilité. Nous n'avons peut-être pas besoin sans fin d'un rapport annuel. La période qui me concerne plus particulièrement est celle des deux ou trois années qui suivent immédiatement l'introduction du test. Pourrions-nous ajouter une ou deux autres années—1992 et 1993, et peut-être même 1994. D'ici 1994, les deux régimes auront été essayés et nous connaîtrons les résultats. Si le rapport annuel n'est pas nécessaire, on pourra le supprimer et s'il l'est, on pourra le réintroduire. Cette solution est-elle acceptable?

**M. Thacker:** Tout à fait.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Dans ces conditions, je serai heureux de proposer cette modification en temps voulu.

Monsieur le président, j'ai une autre proposition à faire au sujet de l'article 34. Cette disposition exigerait le dépôt d'un

[Text]

the report, which is to be made according to the bill as it now stands, under clause 34(2). It would read as follows:

“(2.1) After the completion of the review referred to in subsection (2), the Minister shall cause a copy of a report of the review to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the report has been prepared.”

**Mr. Thacker:** There is no problem there.

**The Chairman:** May I have a copy of the proposal, please?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes.

**Mr. Thacker:** I can assure the committee that we have no objection in principle. It is just a question of whether there is some timing mechanism involved.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am flexible on the timing.

**Mr. Thacker:** Our legal counsel suggests the word “completed”, rather than “prepared.” Is there some reason you used the word “prepared?”

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No. “Completed” is fine.

**Mr. Thacker:** Our counsel would prefer “completed” and would ask senators to consider it.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is fine as far as I am concerned. Those are my proposals with regard to Bill C-19.

**The Chairman:** Shall we proceed with the clause-by-clause study of Bill C-18 now?

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Perhaps we should get Bill C-19 out of the way while we are at it.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, may I be excused from about 11.30 for about half an hour. I have a longstanding medical appointment of a personal nature. I could be back, I am quite sure, by one o'clock. On that basis, it may be more appropriate to carry on with Bill C-19, because you could finish with it, and we could start with Bill C-18 when we return. I would certainly like to be here.

**The Chairman:** If members of the committee have a copy of the agenda, we will follow it.

Shall clause 1, the title, be postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 2 carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**Senator Doody:** I move that clauses 2 to 7 carry.

**Hon. Senators:** Carried.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** On clause 8, I move the amendment to which we agreed.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, that amendment would be worded as follows:

[Traduction]

rapport qui doit être produit en vertu du paragraphe 34(2) du projet de loi actuel. Cette disposition se lirait comme il suit:

«(2.1) Le ministre fait déposer un rapport de l'examen prévu au paragraphe (2) devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant l'achèvement du rapport».

**M. Thacker:** Cela ne soulève aucune difficulté.

**Le président:** Puis-je avoir une copie de votre proposition, s'il vous plaît.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui.

**M. Thacker:** Je tiens à assurer au Comité que nous n'avons aucune objection de principe. Nous tenons simplement à savoir s'il y a certains délais à considérer.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je suis sûr sur ce point.

**M. Thacker:** Notre conseiller juridique nous suggère de remplacer en anglais le mot «prepared» par «completed». Y a-t-il une raison pour le choix du mot «prepared»?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non. «Completed» est très bien.

**M. Thacker:** Notre conseiller juridique préférerait le mot «completed» et demande l'avis des sénateurs.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je n'y vois, pour ma part, aucune objection. Telles étaient les propositions que j'avais à faire au sujet du projet de loi C-19.

**Le président:** Pouvons-nous alors poursuivre l'étude article par article du projet de loi C-18?

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Il conviendrait peut-être d'en finir avec le projet de loi C-19, une fois que nous y sommes.

**M. Thacker:** Monsieur le président, pourriez-vous m'excuser à 11 h 30, car je dois m'absenter pour une demi-heure environ. J'ai depuis longtemps rendez-vous avec le médecin. Je suis sûr de pouvoir être de retour à 13 heures. Aussi, peut-être convient-il de poursuivre l'étude du projet de loi C-19, car vous pourrez durant ce temps en finir avec ce projet et amorcer l'étude du projet C-18 quand nous reviendrons. J'aimerais bien être présent.

**Le président:** Si les membres du Comité ont une copie de l'ordre du jour, nous allons le suivre.

Pouvons-nous réserver le titre à l'article 1?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** L'article 2 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Doody:** Je propose que les articles 2 à 7 soient adoptés.

**Des voix:** Adoptés.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Au sujet de l'article 8, je propose la modification dont nous avons convenu.

**M. Thacker:** Monsieur le président, cette modification s'énoncerait comme il suit:



**[Text]**

Moved by Senator Stewart  
That clause 8 of Bill C-19 be amended by striking out lines 16 to 19 on page 5 and substituting the following:

“(b) have regard to any statement of public transportation policy issued by the Governor in Council after consultation by the Minister with the government of each..”

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, that is correct.

**The Chairman:** Honourable senators, is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Amendment carried.  
Clause 9?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 10?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 11?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 12?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 13?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 14?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 15?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 16?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 17?

**Hon. Senators:** Carried.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** May I ask, Mr. Chairman, at what point the government is proposing that the new clause on an annual report be inserted. Is it at the very end of the bill?

**Mr. Thacker:** Yes, clause 35, sir.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** In that case, I think we can advance through clause 33 to clause 34.

**The Chairman:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The next place where we have an amendment is clause 34.

**Senator Doody:** Are clauses 17 to 33 carried, Mr. Chairman?

**The Chairman:** What about the amendment to the French version of clause 33?

... Que la version anglaise de l'article 33 du projet de loi C-19, (ligne 43, page 13) soit modifiée en retranchant le mot «and», et en le remplaçant par le mot «or».

**[Traduction]**

Le sénateur Stewart propose:

Que l'article 8 du projet de loi C-19 soit modifié, en remplaçant les lignes 13 à 16 à la page 5 par ce qui suit:

«b) tenir compte des déclarations relatives à la politique des transports effectuées par le gouverneur en conseil après consultation, par le ministre, du gouvernement de chacune des ...»

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui, c'est bien cela.

**Le président:** Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** L'amendement est adopté.  
Article 9?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Article 10?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Article 11?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Article 12?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Article 13?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Article 14?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Article 15?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Article 16?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Article 17?

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Puis-je demander, monsieur le président, où le gouvernement se propose d'insérer cette nouvelle disposition portant sur le rapport annuel. À la fin du projet de loi?

**M. Thacker:** Oui, à l'article 35, monsieur.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Dans ce cas, nous pouvons, je crois, procéder avec l'article 33 jusqu'à l'article 34.

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** L'article 34 est la prochaine disposition qu'on propose d'amender.

**Le sénateur Doody:** Les articles 17 à 33 sont adoptés, monsieur le président.

**Le président:** Et la modification à la version française de l'article 33?

That the English version of clause 33 of Bill C-19 (line 43, page 13) be amended by striking out the word "and" and substituting for it the word "or".

[Text]

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I would ask our legal counsel to explain the problem with that.

**Mr. Jacques Pigeon, Legal Counsel, Department of Justice:** Mr. Chairman, the reason the word "and" was utilized is that after the expression "the later of", which is found in the preceding line, we usually say:

... the later of (a) and (b) ...  
and not

... the later of (a) or (b) ...

**Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination:** Mr. Chairman, let me make it clear to honourable senators that what the justice lawyers are saying is that the way it is now drafted is legally correct and that to do otherwise might cause problems.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Certainly, Mr. Chairman, in ordinary English, what counsel has said is persuasive.

**The Chairman:** But in the English text, you have:

... on the later of the day on ...  
and then you have "and" after that. In French, you do not have the equivalent to:

... on the later of the day on ...  
and this does not appear in the French text. This is why we suggested the "or" instead of the "and".

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I am talking only about the English text. It seems to me that the English text accomplishes the purpose which the Senate would have in mind.

**Mr. Pigeon:** In the French version, the use of the word "ou" in line 39, I believe, brings us to the same result. It is using a different method, but the meaning is the same in both versions, as I understand it.

**The Chairman:** If clause 33, then, is to be carried without amendment, shall clauses 17 to 33 carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Then clause 34.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I will then move the amendment on which we agreed.

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, perhaps I could just interrupt. Again on review, counsel has stated that the word "prepared" at the end could remain as it is because the clause reads:

After the completion of the review ...  
Therefore, the review must be completed, and the way in which Senator Stewart has introduced the amendment is acceptable to our legal staff.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Very well, then, let me read it as I originally had it:

(2.1) After the completion of the review referred to in subsection (2), the Minister shall cause a copy of a report

[Traduction]

**M. Thacker:** Monsieur le président, je vais demander à notre conseiller juridique de nous expliquer quelle est ici la difficulté.

**M. Jacques Pigeon, conseiller juridique, ministère de la Justice:** Monsieur le président, si nous avons employé le mot «and», c'est qu'après l'expression «the later of» que l'on trouve à la ligne précédente, on dit habituellement:

... the later of (a) and (b) ...  
et non pas

... the later of (a) or (b) ...

**M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, politique et coordination:** Monsieur le président, je préciserai à l'intention des honorables sénateurs, que les conseillers juridiques estiment que le libellé actuel est légalement correct; tout changement créerait des problèmes.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** A coup sûr, monsieur le président, en langue anglaise ordinaire, ce que dit le conseiller juridique est fort sensé.

**Le président:** Mais on lit dans le texte anglais:

... on the later of the day on ...  
puis on lit ensuite «and». Il n'y a pas, en français, d'équivalent à l'expression:

... on the later of the day on ...  
qui ne figure pas dans la version française. C'est pourquoi nous avons suggéré d'utiliser «or» plutôt que «and».

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, je ne parle ici que de la version anglaise. Il me semble que cette version correspond bien à l'intention du Sénat.

**M. Pigeon:** Dans la version française, l'emploi du mot «ou» à la ligne 39, je crois, nous donne le même résultat. La méthode d'expression est différente, mais le sens est le même dans les deux versions, en autant que je sache.

**Le président:** Si l'article 33 est adopté sans modification, les articles 17 à 33 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** Article 34.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, je propose ici l'amendement dont nous avons convenu.

**M. Mulder:** Monsieur le président, permettez-moi un mot. Ici encore, lors de la révision, le conseiller juridique a déclaré que le mot «prepared» pouvait, en fin de compte, demeurer dans le texte, parce que l'article précise bien ceci:

«After the completion of the review».  
L'examen doit donc être terminé et la façon dont le sénateur Stewart a présenté son amendement est jugée recevable par notre personnel juridique.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien; laissez-moi alors vous le lire comme je l'avais rédigé tout d'abord:

(2.1) Le ministre fait déposer un rapport de l'examen prévu au paragraphe (2) devant chaque chambre du Par-



## [Text]

of the review to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the report has been prepared.

Does that meet with your approval?

**Mr. Thacker:** Yes, that is correct, upon reconsideration.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Very well, then, Mr. Chairman, I move that amendment.

**The Chairman:** Does the amendment carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I did not prepare a French translation of that amendment, because, as an English-speaking member of the Senate, I understand that I can move a motion in either language and the Senate staff will see that an appropriate French text is provided.

**The Chairman:** Is clause 34, then, carried as amended?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, then with respect to clause 35, I would move that Bill C-19 be amended by adding thereto, after line 35, page 14, of the following clause—

**Mr. Thacker:** Senator, if I might just interrupt you, our legal counsel is working out a wording here.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes.

**Mr. Thacker:** They were hoping to come up with a wording that would provide the years inclusive, but they now tell us that we should list each year specifically. So if you would care to read that amendment and just add the years 1991, 1992, and ...

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Under the heading "Annual Report" it will state:

35. (1) After the expiration of each of the years 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 ...

Should we go to 1993?

**Mr. Thacker:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):**

...and 1993, the Minister shall prepare the report referred to in subsection (2) and shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days that that House is sitting after he completes it.

(2) The report of the Minister shall contain the following in respect of each year referred to in subsection (1):

a) the available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and

b) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provin-

## [Traduction]

lement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant l'achèvement du rapport.

Approuvez-vous cette version?

**M. Thacker:** Oui, à tout considérer, c'est très bien.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien, monsieur le président, je propose cet amendement.

**Le président:** L'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, je n'ai pas rédigé de version française de cette modification parce que, en tant que sénateur d'expression anglaise, je puis, à mon choix, présenter la modification dans l'une ou l'autre des langues officielles et le personnel du Sénat verra à faire traduire ce texte.

**Le président:** L'article 34 modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, au sujet de l'article 35, je propose que le projet de loi C-19 soit modifié en ajoutant, après la ligne 27, page 14, la disposition suivante ...

**M. Thacker:** Sénateur, permettez-moi de vous interrompre, mais notre conseiller juridique est en train de rédiger un texte.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui.

**M. Thacker:** On espérait trouver un libellé qui comprendrait toutes les années, mais nous venons d'apprendre qu'il faut les énoncer l'une après l'autre. Donc, si vous voulez bien lire cette modification et y ajouter simplement les années 1991, 1992, et ...

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Sous le titre «Rapport annuel» il sera stipulé:

35.(1) A la fin des années 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 ...

Devrions-nous ajouter 1993?

**M. Thacker:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):**

...et 1993, le ministre établit le rapport prévu au paragraphe (2) et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.

(2) Le rapport du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:

a) les renseignements statistiques existants concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de camionnage;

b) un rapport d'étape sur la mise en œuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entre-

*[Text]*

cial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings.

**The Chairman:** Is there any comment to add on this?

**Mr. Thacker:** That is quite acceptable, Mr. Chairman.

**The Chairman:** So the amendment to clause 35 is carried?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Carried.

**Hon. Senators:** Carried.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Now we go back to adopt the title.

**Senator Doody:** I have three or four suggested changes here in front of me—I guess everyone has. Have they all been dealt with, namely, French language corrections or English language corrections? I want to make sure, because, if they have to be done, they should be done here rather than in the chamber. I do not want them to surface at a later time. We are all finished with them, are we?

**The Chairman:** We are finished with Bill C-19, yes.

**Senator Doody:** All right.

**The Chairman:** Should clause 1 be carried?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** We will now deal with Bill C-18.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Before we go on to Bill C-18, I want to make a footnote. I think it is important that in Senate committees we always do what we have just now done, namely, march through and adopt the clauses. There is this notion that if a pre-study is done, we can slide through our obligations with regard to adopting clauses. That is bad practice, because, technically speaking, until such time as a draft has been read a third time, there is no such thing as a bill—a request from the Senate to the Crown; there is only a proposed bill. What the committee does at this point is to establish a Senate text of the proposed bill. This is an essential process in the creation of the Senate's bill.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Mr. Chairman, do you need a motion that the bill be reported as amended?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** I move that the bill be reported as amended.

**The Chairman:** Does the motion carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Carried.

We will now go on with Bill C-18.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Does Mr. Thacker wish to leave? Mr. Chairman, I think Mr. Thacker mentioned that

*[Traduction]*

prises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage.»

**Le président:** Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter?

**M. Thacker:** C'est tout à fait acceptable, monsieur le président.

**Le président:** De sorte que l'amendement objet de l'article 35 est adopté?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Adopté.

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Nous revenons maintenant au titre du projet de loi.

**Le sénateur Doody:** Nous avons devant nous trois ou quatre modifications qui nous sont suggérées. Ont-elles toutes été étudiées, particulièrement les corrections apportées aux versions française et anglaise? Je veux m'en assurer, car si elles ne l'ont pas été, elles devraient l'être, ici plutôt qu'en Chambre. Je ne veux pas qu'on nous les signale plus tard. Nous en avons bien fini avec ces corrections, n'est-ce pas?

**Le président:** Nous en avons fini avec le projet de loi C-19, en effet.

**Le sénateur Doody:** Très bien.

**Le président:** L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Nous allons maintenant passer au projet de loi C-18.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mais auparavant, je voudrais faire une remarque. Il importe je crois, dans toutes les séances du Comité, de faire ce que nous venons juste de faire, c'est-à-dire d'éplucher le projet de loi et de l'adopter article par article. On a toujours l'impression que si on en a fait une étude à l'avance, on peut passer un peu rapidement sur l'obligation d'adopter les articles un à un. Cette pratique est mauvaise parce que, d'un point de vue purement technique, tant que le texte n'a pas été lu pour la troisième fois, il n'y a encore aucune loi ni aucune requête du Sénat à la Couronne, il n'y a qu'un simple projet de loi. Ce que fait le Comité c'est d'établir, en fait, le texte du projet de loi par le Sénat. C'est un processus essentiel à l'apport législatif du Sénat.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Monsieur le président, faut-il proposer une motion proposant qu'on fasse rapport de ce projet de loi avec amendement?

**Le président:** Oui, allez-y.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Je propose qu'il soit fait rapport de ce projet de loi avec amendement.

**Le président:** Quelqu'un appuie-t-il cette motion?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Adoptée.

Passons maintenant à l'étude du projet de loi C-18.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** M. Thacker ne veut-il pas partir? Monsieur le président, M. Thacker a dit, je crois,



[Text]

he would like to leave here at 11.30. If that clock is correct, it is 11.30 now.

**Mr. Thacker:** Thank you, senator.

**The Chairman:** May I suggest that we adjourn now and come back at 1.30 p.m.?

The committee adjourned until 1.30 p.m.

At 1.30 p.m. the committee resumed.

**The Chairman:** Honourable senators, we will now deal with Bill C-18.

**Senator Bosa:** Mr. Chairman, the parliamentary secretary sent us a letter today which stated that the government was prepared to accept an amendment inserting, under the criteria for membership in the agency, that a person who becomes a member of the agency should be a Canadian citizen. Where do you propose to put that amendment?

**Mr. Thacker:** We are proposing, Mr. Chairman, that clause 6 of Bill C-18 be amended by striking out lines 39 and 40 on page 4 and lines 1 and 2 on page 5 and substituting the following:

"tion 8, of not more than nine members appointed by the Governor in Council, each of whom must, on appointment or re-appointment and while serving as member, be a Canadian citizen or permanent resident within the meaning of the *Immigration Act, 1976* and among whom there must be at least one representative from each region of Canada."

I believe you have a copy in front of you.

We have six other amendments that your committee had recommended in terms of the French language that have been negotiated between our officials.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** May I ask, Mr. Chairman, about the provision with regard to a permanent resident—in other words, what in the United States would be called a "resident alien?" It could, conceivably, pushing it to the extreme, have a board of which a majority were resident aliens. That is not likely to happen, but conceivably it could under this wording.

**Mr. Thacker:** My recollection is that a permanent resident is someone who has applied for Canadian citizenship and who is a landed immigrant. It is just a matter of the expiration of time before he or she is ratified.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is my understanding. That is one of the groups of people who in the United States would be called "resident aliens"—they have landed.

**Mr. Thacker:** I do not know whether there are some other categories in the U.S.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I think there may well be others included under that term. There are people who come into Canada or into the United States as permanent residents, primarily not to become citizens but so as to be able to accept gainful employment in those two countries. I think

[Traduction]

qu'il voulait s'absenter à 11 h 30. Si j'ai l'heure juste, il est 11 h 30.

**M. Thacker:** Merci, sénateur.

**Le président:** Je suggère de lever la séance maintenant pour reprendre nos travaux à 13 heures.

La séance est levée jusqu'à 13 h 30.

A 13 h 30, le Comité reprend ses travaux.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous allons maintenant aborder le projet de loi C-18.

**Le sénateur Bosa:** Monsieur le président, le secrétaire parlementaire nous a fait parvenir une lettre aujourd'hui dans laquelle il indique que le gouvernement est prêt à accepter la modification des critères de sélection des membres de l'Office afin de rendre la citoyenneté canadienne obligatoire. Où proposez-vous que nous insérions cette modification?

**M. Thacker:** Nous proposons, monsieur le président, que l'article 6 du projet de loi C-18 soit modifié par l'adjonction, après la ligne 33, page 4, de ce qui suit:

«Tout membre doit être et demeurer citoyen canadien ou résident permanent au sens de la *Loi sur l'immigration de 1976*.»

Je crois que vous en avez une copie devant vous.

Nous avons six autres modifications que votre Comité a recommandé d'apporter à la version française et dont nos représentants ont discuté le texte.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Puis-je me permettre, monsieur le président, de demander des précisions au sujet de ce qu'on entend par «résident permanent», en d'autres termes, ce qui, aux États-Unis, serait considéré comme un «étranger résident»? A la limite, nous pourrions nous retrouver avec un Office majoritairement majorité d'étrangers résidents. C'est improbable, mais c'est quand même concevable, compte tenu du libellé actuel.

**M. Thacker:** Si je ne m'abuse, un résident permanent est quelqu'un qui a présenté une demande de citoyenneté canadienne et qui est immigrant reçu. Il n'a plus qu'à attendre l'expiration du délai prévu pour obtenir officiellement sa citoyenneté.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est aussi ce que je crois. Ce sont en fait les mêmes personnes qui, aux États-Unis, seraient appelées «étrangers-résidents».

**M. Thacker:** Je ne sais pas s'il existe d'autres catégories que celle-là aux É.-U.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pour ma part, je crois que cette expression pourrait très bien englober d'autres genres de résidents. Bien des immigrants viennent au Canada et aux États-Unis non pour obtenir leur citoyenneté, mais plutôt pour accepter un emploi rémunéré. Je pense que

## [Text]

this has been drafted on the assumption that every permanent resident does, indeed, intend to become a Canadian citizen, whereas it may well be that some people come to Canada, for example, because of the oil industry, and live in Calgary but really do not intend to become Canadian citizens. I am thinking, for example, of the present President of Amoco Canada Limited; I assume it is not his intention to become a Canadian citizen.

**Mr. Thacker:** He may well be here under a different type of visa. He could be here under a working visa or a visitor's visa.

"Permanent resident" has a definite meaning within our Immigration Act. The person has applied to become a Canadian citizen. He or she has met all of the criteria and the only thing left is the passage of three years.

The other information I would pass on to you is that our officials tell us that, within the wording of our new Charter of Rights and Freedoms, they feel obliged to put in the words "permanent resident" to comply with that as well.

**Senator Bosa:** I beg to disagree with the parliamentary secretary. "Permanent resident" does not mean that the person has applied for Canadian citizenship. I think the parliamentary secretary was right in the first instance, when he said that a permanent resident is a person who has received landed immigrant status, but he or she does not necessarily have to have applied for Canadian citizenship.

It seems to me that there is an anomaly here. The difference between a Canadian citizen and a permanent resident is that, while a permanent resident has all the rights and obligations of a Canadian citizen, a permanent resident does not have the right to vote and, consequently, that is a major distinction. I think that "permanent resident" ought not to be one of the criteria for appointing members to the board.

**Mr. Thacker:** I wonder, Mr. Chairman, if we could adjourn this clause for an hour and we will try to get more information.

I must say, with great respect, my recollection of other bills that we have dealt with in the Department of Justice, is that we always insert that permanent resident clause. We were always given the Charter of Rights and Freedoms as the reason for doing this. It has complicated things. Perhaps we could bring an expert over to elaborate on that further for us.

**The Chairman:** Is it agreed that this clause be stood until later on this day?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We will now go to clause 2. Does clause 2 carry?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** There are two points, Mr. Chairman, of a general nature that I want to bring up. It will not take long. I am prepared to bring them out on clause 2, if we are passing over clause 1.

## [Traduction]

cette disposition a été formulée en partant de l'hypothèse que chaque résident permanent a effectivement l'intention d'obtenir sa citoyenneté, alors qu'il peut très bien y avoir des gens qui viennent au Canada—par exemple, ceux qui travaillent dans l'industrie pétrolière et vivent à Calgary—sans aucune intention de demander leur citoyenneté. Prenez, par exemple, l'actuel président d'Amoco Canada Limited. Je doute qu'il ait l'intention de devenir citoyen canadien.

**M. Thacker:** Il peut très bien être ici en vertu d'un autre type de visa. Il se peut, par exemple, qu'il ait un permis de travail ou un visa de touriste.

L'expression «résident permanent» a un sens précis en vertu de la Loi sur l'immigration. La personne ayant ce statut a présenté une demande de citoyenneté canadienne. Elle satisfait à tous les critères et il ne lui reste qu'à attendre trois ans avant de devenir officiellement canadien.

Je vous dirai en outre que, selon nos représentants, les rédacteurs de la nouvelle Charte des droits et libertés se sont également sentis obligés d'utiliser l'expression «résident permanent» pour se conformer à cela.

**Le sénateur Bosa:** Je regrette d'être en désaccord avec le secrétaire parlementaire, mais l'expression «résident permanent» ne veut pas dire que l'intéressé a présenté une demande de citoyenneté canadienne. Comme l'a lui-même indiqué le secrétaire parlementaire, un résident permanent est effectivement une personne qui a reçu le statut d'immigrant reçu, mais elle n'est pas nécessairement tenue d'avoir présenté une demande de citoyenneté canadienne.

Il me semble qu'il y a une anomalie ici. La différence entre un citoyen canadien et un résident permanent réside dans le droit de vote. En effet, si un résident permanent a les mêmes droits et obligations qu'un citoyen canadien, il n'a, par contre, pas le droit de vote. C'est là une différence majeure. Je pense que le statut de «résident permanent» ne devrait pas servir de critère pour choisir les membres de l'Office.

**M. Thacker:** Serait-il possible, monsieur le président, de suspendre l'étude de cette modification pour une heure afin que je puisse me renseigner.

Je dois dire, avec tout le respect que je vous dois, que dans tous les autres projets de loi pour lesquels nous avons consulté le ministère de la Justice, nous avons toujours inséré cet article concernant le statut de résident permanent. On nous a toujours donné pour raison, la Charte des droits et libertés. Cela complique les choses. Peut-être pourrions-nous demander à un spécialiste de venir nous donner des précisions à ce sujet.

**Le président:** Êtes-vous d'accord pour que l'étude de cet article soit remise à un peu plus tard aujourd'hui?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Nous allons maintenant passer à l'article 2. L'article 2 est-il adopté?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, j'aimerais soulever deux points de nature générale. Je vais être bref. Je pourrais peut-être les aborder dès maintenant, étant donné que nous avons passé outre à l'article 1.



*[Text]*

I made mention before of the announcement by the Minister of Transport with regard to safety in the Canadian rail services. All I want now is some assertion on our record as to when that will be forthcoming. In his announcement on January 22, 1987, Mr. Crosbie said that the government would be introducing in Parliament "as soon as possible a new Railway Safety Act to modernize and consolidate railway safety legislation." He also went on to talk about a multi-modal transportation accident investigation board.

Can we have a clear indication that these bills will be before Parliament before January 31, 1988?

**Mr. Thacker:** I feel quite confident in assuring you that they will be tabled before the end of this year. Having said that, I know you know how those internal cabinet processes work; but the machinery is in place for the final draft of the bills to go before the appropriate cabinet committees and it would be simply a matter of introducing them in the House of Commons. They are at a very advanced stage in terms of officials, and that includes the compromises and negotiations, federally, provincially, interdepartmentally and so on.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is satisfactory. The other point relates to the problem with the Iron Ore Company, which is a difficult one. I ask that the statement made by Mrs. Bloodworth be reviewed and that a decision be made by the minister or the parliamentary secretary whether or not that statement could stand as a definitive statement by the government with regard to the Iron Ore Company's problem. I am not asking for anything elaborate, but I want to make sure that in our records there is a definitive statement. It may well be that we already have it.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I can assure senators that that was a definitive statement. However, we have even more information for the members of the committee, and I would ask Mr. Weinberg to pass on that additional information.

**Mr. Edward Weinberg, Economic Regulatory Reform, Department of Transport:** Senator Stewart, after Margaret Bloodworth made her statement I reviewed the files with respect to the Quebec North Shore and Labrador Railway. In those files I found two documents which relate to the issue. They relate to the issue not so much as to whether the Quebec North Shore should be exempted from that provision or whether Wabush was correct but simply as to the status of the Quebec North Shore as a common carrier. On that file I found two pieces of correspondence initiated by the Quebec North Shore and Labrador, one requesting that the passenger service which it operates be declared a work in the public interest of Canada and that its discontinuance be applied for. Discontinuance is a necessary prerequisite to the payment of a subsidy and that is what initiated that process.

I further found out that beginning in the year 1982 up to the current year, an amount of \$5.5 million has been paid to the Quebec North Shore and Labrador Railway Company.

*[Traduction]*

J'ai déjà fait état de l'annonce faite par le ministre des Transports concernant la sécurité dans les services ferroviaires canadiens. Tout ce que je veux maintenant, c'est d'avoir une confirmation quant à la date où des mesures concrètes seront mises en œuvre. Dans son annonce du 22 janvier 1987, M. Crosbie a indiqué que le gouvernement allait déposer au Parlement «dès que possible une nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire afin de moderniser et de refondre la législation actuelle en la matière». Il a également mentionné la possibilité de créer un Bureau d'enquête sur les accidents dans le transport combiné.

Pouvons-nous avoir une confirmation claire que des projets de loi à cet effet seront déposés devant le Parlement avant le 31 janvier 1988?

**M. Thacker:** J'ai confiance que des projets de loi seront effectivement déposés avant la fin de cette année. Cela étant dit, vous connaissez comme moi la lenteur des rouages de fonctionnement du cabinet. Quoi qu'il en soit, tout est en place pour que la version définitive des projets de loi en question soit soumise aux comités du cabinet concernés, de sorte qu'il ne restera plus qu'à les déposer devant la Chambre des communes. Déjà le gros du travail est fait et des ententes ont été conclues aux niveaux fédéral, provincial et interministériel.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien. L'autre point a trait au problème délicat posé par la compagnie Iron Ore. J'ai demandé que la déclaration faite par M<sup>me</sup> Bloodworth soit examinée et qu'une décision soit rendue par le ministre ou le secrétaire parlementaire quant à savoir si cette déclaration peut ou non être considérée comme une décision définitive de la part du gouvernement en ce qui a trait au problème de la compagnie Iron Ore. Je ne demande rien de compliqué, mais je veux seulement que nous ayons une déclaration définitive par écrit. Peut-être l'avons-nous déjà obtenue.

**M. Thacker:** Monsieur le président, je peux d'ores et déjà vous assurer qu'il s'agit là d'une déclaration définitive. Toutefois, nous avons d'autres renseignements pour les membres du Comité et je demanderais à M. Weinberg de vous les communiquer.

**M. Edward Weinberg, Réforme réglementaire économique, ministère des Transports:** Sénateur Stewart, après que Margaret Bloodworth a fait sa déclaration, j'ai consulté les dossiers relatifs à la compagnie de chemin de fer Quebec North Shore and Labrador. J'ai trouvé dans ces dossiers deux documents qui ont trait à cette question. Ces documents ne permettent pas tant d'établir si cette compagnie doit ou non être exemptée de cette disposition ou si Wabush a ou non raison, mais plutôt de confirmer son statut de transporteur public. Dans ces dossiers, j'ai trouvé deux lettres envoyées par la compagnie Quebec North Shore and Labrador, l'une demandant que son service de transport de passagers soit considéré comme servant l'intérêt public et que son interruption fasse l'objet d'une demande en ce sens. L'interruption du service est une condition essentielle à l'obtention d'une subvention et c'est ce qui a justifié l'envoi de cette lettre.

J'ai ensuite constaté qu'entre le début de 1982 et cette année, la compagnie de chemin de fer Quebec North Shore and Labrador avait reçu un montant de 5,5 millions de dollars en subventions. Il est donc clair que cette compagnie est un

*[Text]*

Clearly, therefore, it is a common carrier within the meaning of section 261 of the Railway Act.

In addition, I have spoken to a number of shippers in Canada, most notably an explosives manufacturer who ships explosives via the Quebec North Shore and Labrador Railway to the Wabush mine. That freight would have to go up the Quebec North Shore, interchange with the Wabush and be hauled on to the Wabush mine. I found out that until 1986 there was no highway access to Wabush, Schefferville or Carol Lake. The only access was via that railway. As a result, all of the commodities flowing north to the Wabush mine would have to be carried under a common carrier obligation.

I can distribute copies of that correspondence if senators are interested.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I think that summary is adequate. As far as I am concerned, Mr. Chairman, that is all I want to say or to have said on that topic, unless someone wishes to volunteer something.

**The Chairman:** Does clause 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We shall now proceed to clause 3. It has an amendment to the French text at page 2, lines 1 to 10. I move that this clause be amended by striking out line 26, page 1 and lines 1 to 10, page 2 and substituting the following:

“... et efficaces, utilisant plus efficacement et économiquement tous les modes de transports existants, est essentielle à la satisfaction des besoins croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs sont plus vraisemblablement réalisables lorsque tous les transporteurs sont en situation de concurrence tant à l'intérieur de leurs modes respectifs que parmi les divers autres modes de transports, à condition que, compte...”

I move this amendment.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, might I indicate, in speaking to your amendment, that we were not prepared to accept it, and that is, we believe, for some valid reasons. I would ask Mr. Archambault from the department to explain to you our problems. I may say, Mr. Chairman, that there have been a number of amendments that the Senate has made which have been quite acceptable and we have a list of them, so it is not as though we are rejecting everything that has been proposed in this committee.

**Mr. Robert Archambault, Department of Transport:** Mr. Chairman, this particular amendment involves a rewriting of the French text that would introduce terminology that is more vague than that contained in the English version. It also involves rewriting a couple of parts with a language that is more loose than what we had originally drafted. While it is for the most part a style amendment, there would be one omission to add to this motion to make it acceptable and one correction

*[Traduction]*

transporteur public au sens de l'article 261 de la Loi sur les chemins de fer.

En outre, j'ai parlé à un certain nombre d'expéditeurs au Canada, dont un fabricant d'explosifs qui a recours aux services de la compagnie Quebec North Shore and Labrador pour expédier ses marchandises vers la mine de Wabush. Les explosifs en question doivent d'abord être transportés sur la Côte nord puis être mis sur le train en direction de Wabush. J'ai découvert que jusqu'en 1986, aucune autoroute ne se rendait à Wabush, Schefferville ou Carol Lake. La seule liaison existante est le chemin de fer. Par conséquent, toutes les marchandises qui doivent être expédiées au nord vers la mine de Wabush doivent être transportées par un transporteur public.

Je peux vous distribuer des copies de ces lettres, si vous êtes intéressés.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je pense que ce résumé suffit. En ce qui concerne, monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à dire sur ce sujet, à moins que quelqu'un d'autre n'ait des précisions à ajouter.

**Le président:** L'article 2 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Nous allons maintenant passer à l'article 3. Il s'agit d'une modification à la version française, à la page 2, les lignes 1 à 10. Je propose que cet article soit modifié par substitution de la ligne 26, page 1, et des lignes 1 à 10, page 2, de ce qui suit :

«... et efficaces, utilisant plus efficacement et économiquement tous les modes de transports existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs tout comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs sont plus vraisemblablement réalisables lorsque tous les transporteurs sont en situation de concurrence tant à l'intérieur de leurs modes respectifs que parmi les divers autres modes de transports, à condition que, compte...”

Je propose que cette modification soit adoptée.

**M. Thacker:** Monsieur le président, puis-je me permettre de vous souligner que nous ne sommes pas prêts à accepter cette modification, et ce, pour des raisons qui nous semblent tout à fait valables. Je vais demander à M. Archambault de notre ministère de vous expliquer nos réticences. Je vous ferai remarquer, monsieur le président, qu'un certain nombre de modifications proposées par le Sénat nous sont apparues très acceptables et nous en avons pris note. Donc, ce n'est pas comme si nous rejetions en bloc tout ce qui a été proposé par votre Comité.

**M. Robert Archambault, ministère des Transports:** Monsieur le président, la modification en question exigerait une reformulation de la version française dans des termes plus vagues que ceux de la version anglaise. Elle exigerait également la reformulation de certaines parties dans un langage plus imprécis que la version initiale. Même s'il s'agit essentiellement d'une question de style, il faudrait rétablir une omission dans cette motion pour la rendre acceptable et corriger une



[Text]

involving a word that is wrongly spelled, which effects an improper reference in the text.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, we have reached that stalemate. I know that you feel strongly about the wording you have proposed. On the other hand, the officials who have drafted these documents and who are drafting our new revised statutes of Canada in a more modern fashion—and I do not say “modern” in a deprecating sense of the old word—have come up with a new style of writing for the English and French versions which flows throughout all of our federal statutes. If we, as elected people, begin to change individual statutes to a different style, then I can see where problems could be caused. If there is similar wording in the other statutes and the courts interpret them one way, and if suddenly this bill arrives with a different framing although essentially the same substance, the courts may well interpret that to mean that Parliament has changed the wording and therefore means something different. To that extent, I think that we would be introducing uncertainty. I would ask that honourable senators vote against the motion.

**The Chairman:** By way of further comment, I wish to draw senators’ attention to the French text of the bill. After the word “voyageur” there appears “en matière de transport.” This is superfluous; this is not translating from the English. I do not know if this addition does anything, but I think it is poor French. Then there appear the words “most likely to be achieved”, which is translated: “Ces objectifs ont plus de chances.”

Je crois que ce que nous suggérons dans l’amendement: les objectifs sont plus vraisemblablement réalisables. Je crois que cela traduit beaucoup mieux un objectif que de dire «les objectifs ont des chances».

**Le sénateur Le Moyne:** Monsieur le président, «ont des chances» c’est très vague. C’est «sloppy».

**Le président:** Je crois que ce que l’on propose donne plus de clarté au projet de loi et ne change pas le texte du tout, mais c’est du meilleur français.

**Le sénateur Le Moyne:** C’est du meilleur français.

**Le président:** C’est la seule idée que j’avais en tête.

Are there any further comments on this amendment?

**Senator Doody:** Somebody more knowledgeable in French than I would have to comment on whether or not this is better French. Is there, indeed, substance in that and does it change the intent of the act?

**The Chairman:** I think that we should look at perfecting the version, be it the French or the English.

**Senator Doody:** Yes, the esthetics are important, but the meaning of the act itself is important as well. I wish I could add more, Mr. Chairman, but unfortunately I cannot. I am still working on English.

**The Chairman:** Does the amendment carry?

**Senator Macdonald (Cape Breton):** No; I do not understand what we are voting on.

[Traduction]

erreur d’épellation qui donne lieu à un renvoi incorrect dans le texte.

**M. Thacker:** Monsieur le président, nous en sommes arrivés à cette impasse. Je sais que vous tenez beaucoup à la formulation que vous avez proposée. Par contre, ceux qui ont rédigé ces documents et qui sont en train de revoir toutes nos lois pour les reformuler dans un style plus moderne—et je ne dis pas cela dans un sens péjoratif—utilisent un nouveau style d’écriture, pour les versions anglaises et françaises, qui va désormais être commun à toutes nos lois fédérales. Si nous, à titre de représentants élus, commençons à modifier chaque loi en lui donnant un style différent, nous allons vite nous retrouver avec des problèmes. S’il existe une formulation semblable dans les autres lois et que les tribunaux l’interprètent d’une façon et, si soudainement nous arrivons avec un projet de loi qui, tout en traitant essentiellement de la même matière, est formulé d’une autre façon, les tribunaux pourront très bien avoir l’impression que si le Parlement a changé sa formulation, c’est qu’il voulait dire autre chose. Nous ne ferions alors que confondre tout le monde. J’inviterais donc les honorables sénateurs à voter contre la motion.

**Le président:** Comme autre commentaire, j’aimerais attirer l’attention des sénateurs sur la version française du projet de loi. Après le mot «voyageur», on a ajouté «en matière de transport». Cette précision est redondante et ne figure pas dans la version anglaise. J’ignore si elle ajoute quoi que ce soit au texte, mais je crois qu’elle n’est pas très idiomatique en français. Ensuite, on trouve l’expression «most likely to be achieved» qui est traduite par: «Ces objectifs ont plus de chances».

I think what we are suggesting in the amendment, «les objectifs sont plus vraisemblablement réalisables», expresses the idea much better than to say «les objectifs ont des chances».

**Senator Le Moyne:** Mr. Chairman, «ont des chances» is very vague. It’s sloppy.

**The Chairman:** I think our proposal makes the *wording* of the Bill clearer. The meaning isn’t changed at all, but the French is improved.

**Senator Le Moyne:** Yes, it’s better French.

**The Chairman:** That was my one idea.

Y a-t-il d’autres commentaires concernant cet amendement?

**Le sénateur Doody:** Il faudrait quelqu’un de plus féru en français pour dire si oui ou non cette version française est meilleure. Comporte-t-elle des modifications au fond ou à l’esprit de la loi?

**Le président:** Je crois que nous devrions nous attacher à perfectionner la version, qu’elle soit française ou anglaise.

**Le sénateur Doody:** Oui, l’esthétique, c’est important, mais le sens de la loi est important aussi. J’aimerais bien ajouter quelque chose, monsieur le président, mais malheureusement, je ne le puis pas. Je suis encore à étudier la version anglaise.

**Le président:** Voulez-vous adopter l’amendement?

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Non; je ne comprends pas sur quoi nous votons.

[Text]

**Senator Doody:** I stand to be corrected, but it seems to me that the Chairman has moved an amendment which the witnesses feel would change the meaning of the act such that it would not have the same import or the same effect as it does in the original wording. Therefore, with the greatest respect for the purity of the language and so on, while at the same time confessing ignorance of the difference, I would have to go along with the intent of the act and with the advice of the officials in this case. So I would have a problem in voting for the amendment at this point.

**Le sénateur Le Moyne:** Monsieur le président, on dit en anglais: «Most likely to be achieved» plus vraisemblablement c'est l'équivalent. C'est un parfait équivalent, je ne vois pas de problèmes là: si d'autres en voient je suis prêt à me ranger, mais je n'en vois pas. Il n'y a pas de problèmes du tout là. «Likely», probable, vraisemblable.

**Le président:** Ça traduit mieux le texte anglais de: «most likely to be achieved».

**Le sénateur Le Moyne:** «Plus vraisemblablement», c'est plus proche.

**Le président:** Ont plus de chances, «have more chances».

**Le sénateur Le Moyne:** Monsieur le président, je suis d'accord avec vous. «Sont en matières de transport», c'est clair qu'il s'agit de transport. C'est clair comme bonjour.

**Le président:** «Les voyageurs en matière de transport».

**Senator Doody:** I would like to hear from the officials.

**The Chairman:** As I said previously, “en matière de transports” is superfluous.

**Senator Doody:** You will not have much trouble convincing me, but can you convince the people at the table?

**Le président:** «Les voyageurs, les expéditeurs, sont en matières de transports»: tout le projet de loi est en matière de transport. Pourquoi l'ajouter en français, alors que l'on ne le met pas en anglais? Si c'est bon de l'avoir en français, si ce n'est pas superflu. Si cela ne contribue pas à alourdir le texte alors pourquoi ne pas le mettre en anglais? This is superfluous, and there is nothing like it in the English language.

**Mr. Mulder:** In English, it talks about transportation needs. I thought that “en matière de transports” was a qualifier for both “des expéditeurs et des voyageurs.»

**Le sénateur Le Moyne:** Généralement, lorsqu'une chose est abusive, elle est injuste. Par exemple, une mère abusive est une mère injuste.

**Le président:** Pas nécessairement, on peut abuser d'un droit, d'une bonne chose. C'est une répétition. Comme je l'ai expliqué moi-même au représentant du Ministère de la justice... we are changing the text, and that is all.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, before you put the question, if you sense that there is a will on the part of the majority to pass the amendment, there is one technical spelling error in the fourth line. The word «ses» should be «ces.»

[Traduction]

**Le sénateur Doody:** Vous me corrigez si j'ai tort, mais il me semble que le président a proposé un amendement qui, de l'avis du témoin, changerait le sens de la loi, de sorte que l'article n'aurait plus la même portée ni le même effet que dans la version originale. Par conséquent, tout en ayant le plus grand respect pour la pureté de la langue et ainsi de suite, bien que je m'avoue bien inapte à saisir la différence entre les deux versions, je préférerais m'en tenir à l'esprit de la loi et aux conseils des experts en la matière. J'aurais donc beaucoup de mal à voter sur l'amendement à ce moment-ci.

**Senator Le Moyne:** Mr. Chairman, the English says, “most likely to be achieved”—the French equivalent is «plus vraisemblablement réalisable». It's a perfect equivalent, and I don't see any problems with it. If anybody does see a problem, I'm prepared to think again, but I don't see one. There's no problem at all. “Likely”—«probable, vraisemblable».

**The Chairman:** It translates the English text better: “most likely to be achieved”.

**Senator Le Moyne:** «Plus vraisemblablement» is close to the English.

**The Chairman:** «Ont plus de chances»—“have more chances” *sic*.

**Senator Le Moyne:** Mr. Chairman, I agree with you. «En matière de transport»—well, of course they're in the area of transport. It's obvious.

**The Chairman:** «Les voyageurs en matière de transport»—

**Le sénateur Doody:** J'aimerais entendre l'opinion des experts.

**Le président:** Comme je l'ai dit déjà, l'expression «en matière de transports» est superflue.

**Le sénateur Doody:** Vous n'aurez pas beaucoup de peine à me convaincre, mais pouvez-vous convaincre les gens qui sont ici à la table?

**The Chairman:** Travellers, shippers, it's all transport. The whole Bill is about transport. Why add it in the French, when it's not in the English? If it's helpful to have it in the French, if it isn't superfluous, if it doesn't necessarily make the text more ponderous, then why not have it in English? Cette expression est superflue et il n'y a rien de tel dans la version anglaise.

**M. Mulder:** Dans la version anglaise, on parle des besoins du transport. Je croyais que l'expression «en matière de transports» s'appliquait tant aux expéditeurs qu'aux voyageurs.

**Senator Le Moyne:** Generally, when something's an abuse, it's unfair. An abusive mother, for example, is an unfair mother.

**The Chairman:** Not necessarily. A right can be abused, a good thing can be abused. It's a repetition. As I myself explained to the representative of the Department of Justice, nous modifions le libellé, voilà tout.

**M. Thacker:** Monsieur le président, avant de vous laisser poser la question, si vous avez le sentiment que la majorité d'entre nous souhaitent adopter cet amendement, je vous



[Text]

**The Chairman:** That is a typing error. Does the amendment carry?

**Senator Doody:** Mr. Chairman, I am not certain in my own mind how important this is to the bill. I sense that the parliamentary secretary is not comfortable with the amendment, but I may be second-guessing him. I also think that he can live with it, if he has to. Where do we stand here?

**Mr. Thacker:** I am unable to give you a definitive answer. We could have a full-blown constitutional crisis over this, if it is that important. Our officials have gone through this wording carefully. I would repeat my earlier argument, that such a departure would certainly violate the new wording that we are applying in all the statutes and that we are no longer applying the literal translation as between English and French which went on in this country for 120 years. We are now trying to draft the French version of statutes from the French perspective and French point of view, as though it were a fresh, whole clause. That is why you can no longer read in these bills an English line and then go to the literal translation on the French line. That is why I ask senators to stick with the officials who after hearing your concerns have reviewed the language and feel that we should stick with what is in the bill. Perhaps before you call the question, Mr. Archambault could assure us that everything that is in this amendment is in the original section.

**Senator Doody:** Perhaps we could stand this amendment and move on.

**The Chairman:** Is it agreed that we should stand this amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** So, dealing with the same clause 3, the next proposal would substitute the word «injustement» for «abusivement» on line 25, page two.

**Mr. Thacker:** Perhaps Mr. Pigeon or Mr. Archambault can give you their professional opinions on those two words.

**The Chairman:** We are translating the English word «unfairly» into French with the word «abusively.» That is the equivalent of the French translation. «Unfairly» and «abusively» are not the same at all.

**Le sénateur Le Moyne:** C'est plus précis.

**The Chairman:** It would not have the same inference in a court of law if you were accusing somebody of violating this section. Why in the English text have you used «unfairly» and in the French translated it to mean «abusively?»

**Le sénateur Le Moyne:** Je me range à votre avis, monsieur le président.

**The Chairman:** It is evident that they do not say the same thing in the French translation. It is a bad translation and bad French.

[Traduction]

signale qu'il y a une erreur d'orthographe à la quatrième ligne. Il faudrait lire «ces» à la place de «ses».

**Le président:** C'est une erreur de dactylographie. Voulez-vous adopter l'amendement?

**Le sénateur Doody:** Monsieur le président, je ne suis pas sûr de bien saisir l'importance de cet amendement pour le projet de loi. Je crois comprendre que le secrétaire parlementaire n'est pas à l'aise avec cet amendement, mais je devrais peut-être me raviser. Je crois également qu'il pourrait s'en accommoder, s'il en était obligé. Quelle est notre position?

**M. Thacker:** Je ne saurais vous donner une réponse définitive. Nous pourrions soulever tout une crise constitutionnelle sur cette question, si elle est si importante. Nos experts se sont penchés très attentivement sur la formulation. Je vous répète mon argument précédent: une telle innovation entrerait certainement en contradiction avec la nouvelle formulation que nous adoptons dans toutes nos lois car, nous ne traduisons plus littéralement les versions anglaise et française comme nous le faisons il y a 120 ans. Nous essayons maintenant de rédiger la version française des lois dans une perspective française et dans l'esprit française, comme si c'était une première rédaction. Voilà pourquoi on ne peut plus comparer directement les versions anglaise et française ligne par ligne. J'inviterais donc les sénateurs à s'en remettre à l'opinion des experts qui, après avoir été saisis de nos points de vue, ont examiné les textes des articles, et nous ont conseillé de conserver le libellé initial du projet de loi. Peut-être qu'avant de passer à la question, M. Archambault pourrait-il nous dire si tout ce qui est dans l'amendement est conforme à la version originale.

**Le sénateur Doody:** Nous devrions peut-être reporter l'adoption de cet amendement et poursuivre.

**Le président:** Êtes-vous d'accord pour que nous reportions le vote sur cet amendement?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Donc, toujours concernant l'article 3, à la ligne 25 de la page 2, la prochaine proposition voudrait remplacer le mot «abusivement» par «injustement».

**M. Thacker:** Peut-être M. Pigeon ou M. Archambault pourraient-ils vous donner une opinion d'experts sur ces deux mots.

**Le président:** Nous traduisons le mot anglais «unfairly» en français par le mot «abusivement». C'est l'équivalent donné dans la version française. «Unfairly» et «abusivement» ne veulent pas dire la même chose du tout.

**Senator Le Moyne:** It's more precise.

**Le président:** Ces expressions n'auraient pas le même poids, si quelqu'un était traduit devant les tribunaux pour avoir enfreint cet article. Pourquoi utilise-t-on le mot «unfairly» dans la version anglaise et traduit-on ce mot en français par le mot «abusivement»?

**Senator Le Moyne:** I'm with you, Mr. Chairman.

**Le président:** Il est évident que la version française ne dit pas la même chose. C'est de la mauvaise traduction et du mauvais français.

[Text]

**Mr. Archambault:** The reason we have used this term "abusivement" in the French language is that it is used generally in such legislation as the Unfair Competition Act, where they talk of the abuse of the dominant position, "abus de position dominante", and I think this bill is about economic regulation and interfering in certain aspects of competition. So the terms "abus" and "abusivement" in the French language are general terms used in this competition area in other federal legislation. The terms better translate the notion of unfair competition. This is the reason we have recommended that you not use the term "injuste", and it relates to further amendments where the same question arises. The phrase "abuse is excessive" renders a notion of excess as opposed to the French notion of "injustement", which renders a notion against the right or against the law, which is different in this case.

**Senator Doody:** But you do not use the word "abuse" in the English text. You use the word "unfair." Why is it "abuse" in one language and "unfair" in another?

**Mr. Archambault:** Because, senator, it is not "abuse", it is "abus".

**Senator Doody:** I see. That is where I lose it.

**Mr. Archambault:** The connotation is different.

**Senator Doody:** Very well, I will back off and leave it in someone else's hands. I am not comfortable with it, because I do not understand.

**The Chairman:** I do not, either.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Perhaps, Mr. Chairman, the francophone members from the Department of Justice and the francophone senators could go and have a conference and settle the meaning of these terms.

**The Chairman:** Does the motion carry?

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Mr. Chairman, what is the motion?

**The Chairman:** The motion to amend or change these words. You have it before you.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** I was wondering what was going on here.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, how many more amendments are there that involve a determination that many of us do not have the confidence to judge?

**Mr. Mulder:** Senator, I believe we have a total of 12 that are being proposed, half of which we accept based on the guidance of the Department of Justice. With respect to the other half, our Department of Justice lawyers say that we should not accept them. They are all of the same nature. It is a question of style and choice of words in French.

**Senator MacDonald (Halifax):** Perhaps then Senator Stewart's suggestion could be implemented to deal with the six that are in contention.

**Mr. Thacker:** I think the negotiations have broken down.

[Traduction]

**M. Archambault:** Si nous avons utilisé le mot «abusivement» dans la version française, c'était que ce mot est utilisé couramment dans ce genre de loi, comme de la Loi sur la concurrence, où l'on parle «d'abus de position dominante». Cette loi traite de réglementation économique et d'ingérence dans certains aspects de la concurrence. Or, les mots «abus» ou «abusivement», dans la version française, sont des termes généraux utilisés dans le domaine de la concurrence dans d'autres lois fédérales. Ce terme rend mieux l'idée de concurrence déloyale. Voilà pourquoi nous avons recommandé de ne pas utiliser le terme «injuste», comme dans d'autres amendements où le même problème se pose. L'expression «abuse is excessive» fait référence à une idée d'excès, tandis que le mot français «injustement» se rapporte plutôt au droit ou aux infractions à la loi, ce qui n'est pas du tout la même chose dans ce cas-ci.

**Le sénateur Doody:** Mais vous n'employez pas le mot «abuse» dans la version anglaise. Vous utilisez le mot «unfair». Pourquoi utilise-t-on «abuse» dans une langue et «unfair» dans l'autre?

**M. Archambault:** Parce que, sénateur, ce n'est pas «abuse», mais bien «abus».

**Le sénateur Doody:** Je vois. Voilà où je ne vous suis pas.

**M. Archambault:** La connotation est différente dans les deux langues.

**Le sénateur Doody:** Très bien, je concède pour laisser cette question à d'autres. Je ne m'y sens pas trop à l'aise, car je ne comprends pas trop.

**Le président:** Moi non plus.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Peut-être, monsieur le président, les fonctionnaires francophones du ministère de la Justice et les sénateurs francophones pourraient-ils se rencontrer et s'entendre sur la signification de ces termes.

**Le président:** La motion est-elle adoptée?

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Monsieur le président, de quelle motion s'agit-il?

**Le président:** La motion visant à amender ou à changer ces mots. Vous l'avez devant vous.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Je me demandais ce qui se passait.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, y a-t-il bien d'autres amendements qui comportent une décision qu'un bon nombre d'entre nous ne se sentent pas aptes à trancher?

**M. Mulder:** Sénateur, je crois qu'il y en a douze de proposés, dont la moitié ont été approuvés par nous sur les conseils des experts du ministère de la Justice. Quant à l'autre moitié, les juristes du ministère de la Justice nous ont dit que nous ne devrions pas les adopter. Ils sont tous de la même nature. Ils concernent la formulation et le choix des mots en français.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Peut-être pourrions-nous adopter la suggestion du sénateur Stewart pour décider du sort des six autres amendements litigieux.

**M. Thacker:** Je crois qu'on a déjà mis fin aux négociations.



[Text]

**Mr. Mulder:** There were two meetings about this matter, but ultimately the department and the parliamentary secretary must go by what we are told by our lawyers from the Department of Justice who have been working with us on this legislation over the last year. Also, the matter has been discussed with the Government of Quebec, and with groups in Quebec and so on, and we have never had any problems with respect to the French text along the way and that has been the case since last June when the first version of the bill was introduced.

**Senator Doody:** What negative effects would the adoption of these amendments have on the import or impact of the bill? I gather it is a matter of interpretation or opinion as to which word would more efficiently portray the meaning of the act. If one word is substituted for another, what deleterious effect would it have on the bill?

**Mr. Mulder:** Clause 3 of the bill is often referred to as the public interest section; therefore lawyers will use clause 3 for that purpose. However, I am told by our lawyers that the exact words do not necessarily matter because, unless there is a specific provision elsewhere in the bill, the exact words of this legislation will be superseded by specific wording. However, there certainly will be a debate in Parliament, and in the new agency and elsewhere, as to what is meant by "public interest".

**Mr. Thacker:** Senator Doody, it is not the type of clause for which, if you breached it, you would go to jail, or even be fined. It is more a matter of declaration of intent and therefore I suppose there is more flexibility.

**Senator Le Moyne:** Mr. Chairman, I have the feeling that it is more a question of legal atmosphere than linguistics, so I think I would defer on that.

**The Chairman:** Honourable senators, we have to make a decision.

**Senator Le Moyne:** It is a question more of legal atmosphere than of linguistics, and so I would defer. Otherwise, from the point of view of wording, we can argue *ad infinitum*.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** To whom are you proposing to defer, Senator Le Moyne?

**Senator Le Moyne:** I would defer to the opinion of a légiste. I would respect the opinion of someone like Mr. Kovacs.

**Mr. Mulder:** Senator, Mr. Kovacs has seen this and he has approved the French text.

**Senator Le Moyne:** I worked with Mr. Kovacs and I know he is pretty good. I have a lot of respect for him.

**Mr. Mulder:** I am told by Mr. Archambault that Mr. Kovacs is one of the people who review the French text, and he has approved this.

**Senator Bosa:** Mr. Chairman, then let us adopt it as was proposed.

[Traduction]

**M. Mulder:** Nous avons tenu deux rencontres sur cette question, mais finalement, le ministère et le secrétaire parlementaire s'en remettent aux conseils des juristes du ministère de la Justice qui ont travaillé avec nous sur ce projet de loi l'an dernier. En outre, nous avons discuté de la question avec les représentants du gouvernement du Québec et avec certains groupes québécois, et aucun problème n'a été soulevé concernant la version française, et ce, depuis juin dernier, moment où la première version du projet de loi a été présentée.

**Le sénateur Doody:** Quels effets négatifs pourrait avoir l'adoption de ces amendements sur l'essence ou l'incidence de ce projet de loi? Sauf erreur, le choix des mots qui pourront le plus efficacement traduire le sens de la loi demeure une question d'interprétation ou d'opinion. Si un mot est substitué à un autre, quelles conséquences négatives cela pourrait-il avoir sur le projet de loi?

**M. Mulder:** On dit souvent que l'article 3 a pour objet de protéger l'intérêt public, et c'est dans ce sens que les avocats l'utiliseront. Cependant, nos conseillers juridiques prétendent que les mots eux-mêmes n'ont pas nécessairement beaucoup d'importance car, à moins d'avoir une disposition spéciale ailleurs dans le projet de loi, le libellé du projet de loi sera sans doute précisé. Il y aura certainement un débat au Parlement, entre les représentants du nouvel Office et ailleurs pour déterminer ce qu'on entend par «intérêt public».

**M. Thacker:** Sénateur Doody, ce n'est pas le genre d'article qui peut faire jeter un contrevenant en prison ou même lui faire imposer une amende. Il traduit davantage une déclaration d'intention, ce qui laisse supposer une plus grande souplesse.

**Le sénateur Le Moyne:** Monsieur le président, j'ai l'impression qu'il s'agit ici davantage d'une question de climat juridique que de linguistique. Je passerai donc mon droit de parole sur cette question.

**Le président:** Honorables sénateurs, il nous faut prendre une décision.

**Le sénateur Le Moyne:** Cela tient davantage du climat juridique que de la linguistique. Je passe donc la parole à quelqu'un d'autre. Si nous nous mettons à discuter de la formulation, nous n'en finirons plus.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** A qui proposez-vous de passer la parole, sénateur Le Moyne?

**Le sénateur Le Moyne:** Je m'en remettrais à l'opinion d'un légiste, d'une personne comme M. Kovacs, par exemple, pour qui j'ai beaucoup d'estime.

**M. Mulder:** Sénateur, M. Kovacs a étudié la version française et l'a approuvée.

**Le sénateur Le Moyne:** J'ai travaillé avec M. Kovacs et je sais qu'il est très compétent. J'ai beaucoup de respect pour lui.

**M. Mulder:** M. Archambault me dit que M. Kovacs est l'une des personnes qui revisent la version française des projets de loi, et il l'a approuvée.

**Le sénateur Bosa:** Monsieur le président, adoptons donc les douze propositions d'amendement comme proposé.

[Text]

**Senator Doody:** Mr. Chairman, rather than go through this six more times, perhaps we could find out which six clauses are acceptable and approve them. I would then like to vote against the clauses on which the official advice is that they are not acceptable.

**The Chairman:** I just have one last word. You will recall, honourable senators, that, when we were dealing with Bill C-21, we had something similar arise. In one clause we had the word "undue" translated as "abusif" and the Senate made an amendment with respect to that. We had a representative of the Law Reform Commission who said that we were right in asking the Law Reform Commission to give us an opinion on that, since they are there to adjudicate.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, perhaps I could go through a list, then, of your amendments and indicate the ones that the officials are in favour of.

**The Chairman:** We will come to that later on.

**The Clerk of the Committee:** May I make a comment? In the list that was circulated, those that are accepted by the department are marked "for use in Parliament" and the others are just marked "proposed for discussion".

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** On this proposed amendment, Mr. Chairman, I am in the same situation as several other senators. My French, at best, is limping and I certainly do not know legal French. What do we do now? We have amendments proposed by people who are French-speaking lawyers, and they are opposed by other French-speaking lawyers. The basic rule, I suppose, in dealing with a situation such as this is that you try to make a decision which leaves the matter open. If we defeat the amendment, then that is the end of the matter. On the other hand, if we carry it, it is still possible that the House of Commons might decide not to concur in the amendment, in which case the Senate might not insist.

I would reiterate that this is merely a technique for dealing with the matter. It is the kind of technique that the speaker of the House of Commons would use if he had to vote on a tie.

**Senator MacDonald (Halifax):** It is good news for the French-speaking lawyers, since you did not understand some of it.

**The Chairman:** Are you suggesting that we wait until the law revision people make the change that we are refusing to make today?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, I am not suggesting that.

**The Chairman:** That is what would happen.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am suggesting that we should carry the amendment, with the thought that the House of Commons may refuse to accept our amendment and then we might say, "Very well, there is a difference of opinion here and the Senate will not insist".

**Senator Doody:** Mr. Chairman, with respect, I think the last thing in the world that I want to do is to put this back into the

[Traduction]

**Le sénateur Doody:** Monsieur le président, puis-je vous suggérer ceci: plutôt que de repasser à nouveau ces six propositions, nous pourrions décider lesquelles six sont acceptables et les adopter. J'aimerais ensuite voter contre les propositions que nos experts considèrent comme non acceptables.

**Le président:** J'ajouterais un dernier mot. Vous vous rappelez, honorables sénateurs, que lorsque nous avons étudié le projet de loi C-21, il s'était présenté un problème semblable. Dans un article, nous avions le mot «undue» qui avait été traduit par «abusif», et le Sénat avait soumis un amendement à cet effet. Nous avions reçu un représentant de la Commission de la réforme du droit, qui nous avait signalé que nous avions raison de lui demander une opinion juridique, car cette Commission est là pour cela.

**M. Thacker:** Monsieur le président, nous pourrions donc passer en revue la liste des amendements et préciser lesquels ont été approuvés par nos experts.

**Le président:** Nous en viendrons là un peu plus tard.

**Le greffier du Comité:** Vous me permettez une observation? Dans la liste qu'on vous a remise, à côté des amendements acceptés par le ministère on a inscrit «à l'usage du Parlement» et à côté des autres «à débattre».

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Au sujet de cet amendement, monsieur le président, je suis dans la même situation que bien d'autres sénateurs. Mon français, au mieux, est boiteux et j'ignore tout du français juridique. Comment allons-nous procéder? Voici les amendements proposés par des avocats francophones auxquels s'opposent d'autres avocats francophones. Je suppose que dans des situations semblables vous essayez, d'une façon générale, de rendre une décision qui ne règle pas la question. Si l'amendement est rejeté, la question est réglée. Par contre, s'il est adopté, il est toujours possible que la Chambre des communes décide de ne pas approuver l'amendement et en pareil cas le Sénat n'insistera peut-être pas.

Je vous répète que ce n'est qu'une façon d'essayer de régler la question. Il s'agit d'une façon de procéder à laquelle aurait recours le président de la Chambre des communes s'il était obligé de se prononcer en cas de partage égal des voix.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Les juristes francophones vont se réjouir si une partie de la question vous échappe.

**Le président:** Proposez-vous qu'on attende que la loi soit refondue au lieu de régler la question aujourd'hui même?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non je ne propose pas que...

**Le président:** C'est ce qui va se passer.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je crois que nous devrions adopter l'amendement avec l'idée que la Chambre des communes pourra le refuser et nous pourrions alors en conclure que les deux Chambres divergent d'opinion mais que le Sénat n'insiste pas.

**Le sénateur Doody:** Monsieur le président, en toute déférence, la dernière chose au monde que je ferais est de remettre



[Text]

hands of the House of Commons. Over the past weeks and months, I have been listening to my colleagues in the Senate telling me that it does not matter what the House of Commons has done—and the House of Commons has spent several years studying this matter and has travelled the countryside holding hearings and holding numerous hours of debate—but that the Senate has to make up its own mind about what it wants to do and how it wants to do it, and it should do it independently of the House of Commons. Having made up my mind, and being convinced by my colleagues that that is the way we should operate, I think I am going to have to vote against the amendment.

**Senator MacDonald (Halifax):** Can I ask whether this matter occupied any time in the House of Commons committee?

**Mr. Thacker:** No. However, on Bill C-21, we had quite extensive debate on the use of the word “abusivement” and ended up accepting the recommendations of the Department of Justice.

**Senator MacDonald (Halifax):** And none of these matters came up with respect to this bill?

**The Chairman:** Honourable senators, the motion is before you. Does the motion carry?

**Hon. Senators:** No.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, if you would care to refer back to the original motion, the same argument would apply there on clause 3, pages 1 and 2, the one that we stood down. If you wish to do it now, the same argument would apply to this one as applied to the one we just dealt with.

**The Chairman:** Who is speaking to clause 3?

**Senator Doody:** This is the first amendment proposed to clause 3. I think the same arguments apply to it as applied to the amendment we just discussed. Therefore, with respect and with reluctance, I find myself obligated to vote against the amendment.

**Senator MacDonald (Halifax):** I feel the same way, Mr. Chairman. I hate to vote on a matter in which I have no confidence, but under the circumstances I do; but I do it with great respect to you, Mr. Chairman.

**Senator Doody:** If I had followed that line from the beginning I would never have been elected in Newfoundland. However, it never slowed me down before.

**The Chairman:** Are there any further comments on clause 3? Does the motion carry?

**Senator MacDonald (Halifax):** No.

**Senator Doody:** No.

**Senator MacDonald (Halifax):** The amendment has been defeated?

**Senator Doody:** Yes.

**Senator MacDonald (Halifax):** Very good; thank you.

[Traduction]

cette question entre les mains des Communes. Depuis des mois, mes collègues sénateurs me répètent qu'importe ce que la Chambre des communes a fait—celle-ci a pourtant passé plusieurs années à étudier cette question, tenant des audiences partout au Canada—le Sénat doit décider de ce qu'il veut et de la manière dont il le veut, en toute indépendance. Ayant été convaincu par mes collègues que c'est l'attitude que nous devons adopter, j'ai pris ma décision, et je vais voter contre l'amendement.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Cette question a-t-elle été débattue par le comité de la Chambre des communes?

**M. Thacker:** Non. Cependant, à l'occasion de l'étude du projet de loi C-21, nous avons longuement débattu l'emploi du mot «abusivement» pour finir par adopter la solution proposée par le ministère de la Justice.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Et aucune de ces questions n'a été soulevée à l'occasion de l'étude du présent projet de loi?

**Le président:** Honorables sénateurs, la motion est mise aux voix. Est-elle adoptée?

**Des voix:** Non.

**M. Thacker:** Monsieur le président, si nous revenions à la motion initiale, le même argument vaudrait à propos de l'article 3, aux pages 1 et 2, celui que nous avons reporté. On pourrait en profiter pour régler ce cas-là en même temps que celui-ci.

**Le président:** Quelqu'un a-t-il des observations au sujet de l'article 3?

**Le sénateur Doody:** C'est le premier amendement proposé à l'article 3. Je pense que les mêmes arguments valent pour l'amendement que nous venons d'examiner. Par conséquent, même si cela me répugne un peu, je me vois contraint de voter contre l'amendement.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je partage cet avis, monsieur le président. Je n'aime pas me prononcer quand je ne suis pas convaincu, mais dans les circonstances, je le fais par déférence, pour vous monsieur le président.

**Le sénateur Doody:** Si j'avais adopté une telle attitude dès le début, je n'aurais jamais été élu à Terre-Neuve. Pourtant, cela ne m'a jamais posé des problèmes.

**Le président:** Y a-t-il d'autres observations au sujet de l'article 3? La motion est-elle adoptée?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Non.

**Le sénateur Doody:** Non.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** L'amendement est rejeté?

**Le sénateur Doody:** Oui.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Très bien, je vous remercie.

[Text]

**Mr. Mulder:** That is the second amendment. A third amendment on clause 3 has been proposed, which is acceptable to our Department of Justice lawyers.

**Senator MacDonald (Halifax):** Yes.

**Mr. Mulder:** It is the one which says, "For use in Parliament" on it.

**Senator Doody:** I shall have a restless night thinking about concurring with Department of Justice lawyers, but there it is.

**The Chairman:** Does the clause carry?

**Senator Doody:** This is the third one under Article 3, page 2...

**The Chairman:** Yes.

**Senator Doody:** —where it states:

It is moved:

That the French version of clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out lines 30 to 36 on page 2...

Is this the one that we are dealing with?

**Mr. Mulder:** Yes.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Is that acceptable?

**Mr. Thacker:** Yes.

**The Chairman:** Yes, from now on these are all accepted.

**Senator Doody:** Okay, the next one.

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I will move that.

**The Chairman:** It is moved by the Honourable Senator Stewart:

That the French version of clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out lines 30 to 36 on page 2 and substituting the following therefor:

"économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;"

Does the amendment carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Does the clause as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

On page 3 again, it is moved:

That the French version of clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out the word "abusif", line 11, page 3, and substituting therefor the word "indu."

**Senator Doody:** With respect, Mr. Chairman, I suspect that that has been examined closely by the lawyers on both sides

[Traduction]

**M. Mulder:** C'est le deuxième amendement. Un troisième amendement a été proposé à l'article 3 lequel a été accepté par les juristes du ministère de la Justice.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Oui.

**M. Mulder:** C'est celui-là où l'on a inscrit «à l'usage du Parlement.»

**Le sénateur Doody:** Je devrais y penser bien longtemps avant d'être d'accord avec les avocats du ministère de la Justice, et pourtant.

**Le président:** L'article est-il adopté?

**Le sénateur Doody:** C'est le troisième à l'article 3, page 2...

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Doody:** ... qui se lit comme suit:

Il est proposé:

Que la version française de l'article 3 du projet de loi C-18 soit modifiée en retranchant les lignes 30 à 36, à la page 2...

Est-il bien question de celui-là?

**M. Mulder:** Oui.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** A-t-il votre approbation?

**M. Thacker:** Oui.

**Le président:** Oui, à partir de celui-ci, ils sont tous acceptés.

**Le sénateur Doody:** D'accord, le suivant.

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je le propose.

**Le président:** L'honorable sénateur Stewart propose:

Que la version française de l'article 3 du Projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant les lignes 30 à 36, page 2, par ce qui suit:

«économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;»

L'amendement est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adopté. L'article, modifié, est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adopté.

Encore à la page 3, on propose ce qui suit:

Que la version française de l'article 3 du Projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant le mot «abusif», ligne 11, page 3, par le mot «indu».

**Le sénateur Doody:** Pardon, monsieur le président, je crois que les avocats des deux parties ont examiné de près la ques-



[Text]

and the Department of Justice has found that it is not acceptable. So, with reluctance, I have to vote against it.

**The Chairman:** Does the motion carry?

**Hon. Senators:** No.

**Mr. Mulder:** The next one is a duplicate; that is a duplicate.

**Senator Doody:** It is the same story.

**The Chairman:** The same thing; it is the same clause. It is moved:

That the French version of clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out the word "*abusif*", line 14, page 3, and substituting therefor the word "*indu*".

Does the amendment carry?

**Senator Doody:** No.

**The Chairman:** This is the second amendment. Does the clause as drafted carry?

**Senator Doody:** The clause as drafted is carried, but there was one amendment.

**Mr. Mulder:** There was one amendment.

**The Chairman:** Yes; as amended.

We now go to clauses 4 and 5. Do clauses 4 and 5 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Does clause 7 carry?

**Senator MacDonald (Halifax):** What about clause 6?

**The Chairman:** It is all passed.

**Senator MacDonald (Halifax):** No.

**The Clerk of the Committee:** Clause 6 has been postponed.

**Mr. Mulder:** Mr. Chairman, we have the answers now on it.

**The Chairman:** Go ahead, then, if you have the answers.

**Mr. Mulder:** By way of background, we could not get in touch with the director in the Department of Justice who is the legal expert on it, but we have had consultations with the Department of Justice and one of our lawyers may be able to explain the issue about the Immigration Act and the permanent resident issue. Mr. Lorgren, will you please come forward.

**Mr. A. Craig Löngsen, Legislative Counsel, Department of Justice:** Since the Charter of Rights came into force the Department of Justice has taken the view that as a general rule citizenship, although not one of the enumerated grounds in section 15 of the Charter, is nevertheless included in it. Therefore, as a general rule, discrimination and distinctions based upon citizenship are not permitted under the Charter and would probably have to be justified under section 1 of the Charter. We have, therefore, adopted a general policy in the legislation section of never drafting anything that permits only citizens to do something. This is the basis for the definition of "Canadian" in clause 67 for holding air licences, namely, that it can be either a citizen or a permanent resident.

There is a case presently before the Supreme Court of Canada, *Andrews v. the Law Society of British Columbia*,

[Traduction]

tion et que le ministère de la Justice l'a jugée irrecevable. C'est donc à contrecœur que je dois me prononcer contre.

**Le président:** La motion est-elle adoptée?

**Des voix:** Non.

**M. Mulder:** L'amendement suivant dit la même chose.

**Le sénateur Doody:** C'est vrai.

**Le président:** La même chose et au même article. On propose ce qui suit:

Que la version française de l'article 3 du Projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant le mot «abusif», ligne 14, page 3, par le mot «indu».

L'amendement est-il adopté?

**Le sénateur Doody:** Non.

**Le président:** C'est le deuxième amendement. L'article est-il adopté tel quel?

**Le sénateur Doody:** L'article est adopté tel quel, mais il y a eu un amendement.

**M. Mulder:** Oui, il y en a eu un.

**Le président:** Donc, tel que modifié.

Nous passons maintenant aux articles 4 et 5. Les articles 4 et 5 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adoptés. L'article 7 est-il adopté?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Et l'article 6?

**Le président:** Il est adopté.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Non.

**Le greffier du Comité:** L'article 6 a été réservé.

**M. Mulder:** Monsieur le président, nous avons maintenant obtenu les réponses en ce qui le concerne.

**Le président:** Allez-y alors si vous avez les réponses.

**M. Mulder:** Pour rappeler les faits, nous n'avions pu communiquer avec l'expert juriste du ministère de la Justice, mais le Ministère a bien voulu nous prêter son concours en la personne de M. Lörgren. Nous avons un avocat ici qui peut nous renseigner au sujet de la Loi de l'immigration et du statut de résident permanent. Vous avez la parole.

**M. A. Craig Löngsen, conseiller législatif, ministère de la Justice:** Depuis l'entrée en vigueur de la Charte des droits, le ministère de la Justice estime que, d'une façon générale, la citoyenneté bien qu'elle ne soit pas énoncée à l'article 15 de la Charte, constitue néanmoins un motif valable. Par conséquent, la Charte interdit la discrimination et les distinctions fondées sur la citoyenneté si l'on ne peut les justifier aux termes de l'article 1 de la Charte. C'est pourquoi, nous avons décidé de ne plus rédiger de textes juridiques qui habilitent les citoyens seulement à faire telle ou telle chose. Nous en avons tenu compte à l'article 67 en définissant le mot «Canadien» qui s'entend à la fois d'un citoyen canadien ou d'un résident permanent.

La Cour suprême du Canada est présentement saisie d'une cause opposant Andrews au Barreau de la Colombie-Britanni-

*[Text]*

because the British Columbia act regulating the legal profession requires lawyers to be Canadian citizens. The case has gone different ways in the B.C. Supreme Court and in the B.C. Court of Appeal, and is now before the Supreme Court of Canada. At the very least it is open to doubt and open to question whether distinguishing between citizens and permanent residents will be constitutional or not.

I have spoken to the Chief Legislative Counsel of the Department of Justice, whose responsibility it is under the Department of Justice Act to certify bills as to whether or not they are in conformity with the Charter of Rights and Freedoms. He advises me that, because of this question as to whether it is constitutional the department might not be able to certify a Senate amendment to the bill, if it were made, as being constitutional, and that might require the Minister of Justice to report to the House of Commons that the act was not constitutional.

**Senator Bosa:** If that is the case, then clause 6 as amended would be in contradiction with clause 72, where it is required that an applicant has to prove to the agency that the applicant is a Canadian.

**Mr. Löngsen:** No, as I understand it, in Part II of the Act "Canadian" is defined to include a permanent resident precisely to overcome this problem of potential discrimination between persons who are living in the country but have not yet acquired Canadian citizenship.

**Senator Bosa:** Who am I to argue with the Department of Justice? Does that mean that a permanent resident can now be appointed to the Senate without being a Canadian citizen?

**Mr. Löngsen:** That would depend on what the Constitution Act of 1867 requires—and I do not know offhand what qualifications it requires for being a senator.

**Senator Doody:** The rules are relaxed, believe me.'

**Mr. Thacker:** Senator Bosa, with respect to clause 72, if you will look at clause 67, that gives the definition of "Canadian," and it includes ...

**Senator Bosa:** A permanent resident?

**Mr. Thacker:** —a permanent resident. So that answers the point that you raised there.

So, Mr. Chairman, we are asking that you accept the amendment as presented and that the clause as amended ...

**Senator Bosa:** I have one question. The French version has the word "demeurer", but the demeurer is not included in the English version. Why is there a qualification in French that a Canadian citizen has to be a resident of Canada, whereas in the English version there is no such qualification?

**Mr. Thacker:** Mr. Archambault can comment on that.

**Mr. Archambault:** The word "demeurer" is to render the notion that he must remain, while serving as a member, a Canadian citizen or a permanent resident.

**Senator Bosa:** But the English version does not contain such a provision.

*[Traduction]*

que, parce que dans cette province, la loi qui régit la profession d'avocat exige que les membres du barreau soient citoyens canadiens. La cause a été soumise à la Cour suprême de la Colombie-Britannique ainsi qu'à la Cour d'appel et maintenant c'est la Cour suprême du Canada qui en est saisie. On se demande si, de par la Constitution, on peut établir une distinction entre les citoyens et les résidents permanents.

Je me suis entretenu avec le premier conseiller législatif du ministère de la Justice dont la tâche consiste à établir si les projets de loi sont conformes à la Charte des droits et libertés. Il m'a dit que le Ministère ne pouvait peut-être pas attester le caractère constitutionnel de l'amendement proposé par le Sénat, parce que le ministre de la Justice pourrait se trouver par la suite, dans l'obligation de signaler à la Chambre des communes que la loi n'est pas constitutionnelle.

**Le sénateur Bosa:** Dans ce cas, l'article 6 modifié contredirait l'article 72 où l'on exige qu'un candidat établisse qu'il est Canadien.

**M. Löngsen:** Non, pour autant que je sache, dans la partie II de la Loi, le terme «Canadien» inclurait un résident permanent précisément pour éviter toute distinction possible entre un Canadien et une personne vivant au Canada mais qui n'a pas encore acquis la citoyenneté.

**Le sénateur Bosa:** Qui suis-je pour tenir tête au ministère de la Justice? Dois-je en conclure qu'un résident permanent pourrait être nommé au Sénat sans être Canadien?

**M. Löngsen:** Cela dépendrait des exigences de la Loi constitutionnelle de 1867—et je ne peux vous dire au pied levé quelles sont les conditions requises pour être sénateur.

**Le sénateur Doody:** Les règles sont souples, croyez-moi!

**M. Thacker:** Sénateur Bosa, en ce qui concerne l'article 72, jetez un coup d'œil à l'article 67 où l'on donne la définition du mot «Canadien» qui inclut ...

**Le sénateur Bosa:** Un résident permanent?

**M. Thacker:** ... un résident permanent. Cela répond à la question que vous avez soulevée.

Monsieur le président, nous vous demandons d'accepter l'amendement proposé et que l'article modifié ...

**Le sénateur Bosa:** J'ai une question à poser. Dans la version française on lit ceci: Tout membre doit être et demeurer citoyen canadien. Le mot «demeurer» ne figure pas dans la version anglaise. Pourquoi exige-t-on qu'un citoyen canadien doive résider au Canada alors que cela n'est pas précisé dans la version anglaise?

**M. Thacker:** M. Archambault pourra vous le dire.

**M. Archambault:** Le mot «demeurer» rend l'idée qu'il doit rester, tant qu'il est membre, citoyen canadien ou résident permanent.

**Le sénateur Bosa:** Mais la version anglaise ne renferme aucune précision de ce genre.



[Text]

**Mr. Archambault:** It says that on appointment, reappointment and while serving as a member, which means that if he lost his quality of being a permanent resident, for example, he would no longer qualify as a member.

**Mr. Mulder:** Could I just repeat what the parliamentary secretary said before, because we went through this when we were drafting this last year. The French text can be compared with the English text because 18 months ago we had lawyers who started building the French text from the ground up and that is why the French text is shorter than the English version. As honourable senators know, when you do a straight translation, the French text turns out to be longer than the English version. Since this French text was done alone it contains its own usage and its own way of describing things, so you cannot make a straight translation.

**Senator Bosa:** With that, I move the amendment.

**The Chairman:** Does the amendment carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, has anyone drawn your attention to the typographical error that the Province of Alberta is spelled incorrectly? I am pleased to be able to make some modest contribution.

**Mr. Mulder:** This is on line 14 of page five, where the word Alberta has two "b"s.

**The Chairman:** It is a printing error.

**Mr. Mulder:** The Department of Justice accepts that amendment.

**The Chairman:** Shall clause 6 as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clause 7 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clause 8 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clauses 9 to 64 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

I will now turn to clause 65 on page 29. It is moved that the French version of clause 65 of Bill C-18 be amended by striking out the words "de l'acte", line 6, page 29, and substituting therefor the words "du jugement."

**Mr. Thacker:** Again, I would ask Mr. Archambault to comment. We are asking you to defeat this amendment for basically the same reasons as before.

[Traduction]

**M. Archambault:** La version anglaise dit: «on appointment, re-appointment and while serving as a member»; c'est-à-dire que s'il perd son titre de résident permanent, par exemple, il cesse d'être admissible comme membre.

**M. Mulder:** Puis-je répéter ce que le secrétaire parlementaire a dit auparavant, car nous avons étudié ce point lorsque nous avons rédigé ce texte l'an passé. La version française est comparable à la version anglaise parce qu'il y a dix-huit mois, nous avons demandé à des avocats de rédiger le texte français, depuis le début, et c'est pourquoi la version française est plus courte que la version anglaise. Les honorables sénateurs savent sans doute que, lorsqu'on traduit directement, le texte français est toujours plus long que le texte anglais. Mais comme la version française a été rédigée séparément, elle comporte ses propres usages et ses propres expressions. C'est pourquoi on ne saurait plus en faire aujourd'hui une simple traduction.

**Le sénateur Bosa:** Cela dit, je propose que l'amendement soit adopté.

**Le président:** L'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Adopté.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, quelqu'un vous a-t-il signalé une erreur typographique? Le nom de la province de l'Alberta n'est pas bien épilé. Il me fait plaisir d'apporter ici ma modeste contribution.

**M. Mulder:** Cette erreur s'est glissée à la ligne 14, page 5, de la version anglaise. Alberta y est écrit avec deux b.

**Le président:** C'est une erreur d'impression.

**M. Mulder:** Le ministère de la Justice accepte cette modification.

**Le président:** L'article 6 modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Adopté.

Les articles 9 à 64 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** Adoptés.

Nous en venons maintenant à l'article 65, page 29. Il est proposé que la version française de l'article 65 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant les mots «de l'acte», à la ligne 6 de la page 29 par les mots «du jugement».

**M. Thacker:** Ici encore, je demanderai à M. Archambault d'intervenir. Nous vous demandons de rejeter cette modification pour les mêmes motifs que nous avons invoqués précédemment.

[Text]

**Mr. Archambault:** This amendment would introduce an error into the section because the word "acte" is defined at the beginning of the paragraph as a judgement and other types of decisions.

**The Chairman:** Any further comment?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You are saying that "l'acte" is a more inclusive expression than "jugement."

**Senator Le Moyne:** It has the meaning of action in French, not loi.

**Mr. Archambault:** If you look at the opening line, you will see that it says, "Tout acte . . ." then there is a hyphen which calls for a definition in French. It qualifies it as a décision, arrêté, règle ou règlement. Then the word "acte" is carried in the rest of the text. If we refer to a "jugement," that has one of the meanings of the word "acte." If we call it a "jugement" later on, we would not refer to an arrêté, règle ou règlement.

**Senator Le Moyne:** I suppose that "acte" here is the equivalent of "geste" or "tout geste" because "act" in English does not have the same signification as "acte" in French. It could be, "tout geste" or "action geste" Mais, un "acte" se dit aussi dans le sens "d'action" et de "geste" en français.

**The Chairman:** Any further comment? Shall the amendment carry?

**Hon. Senators:** No.

**The Chairman:** It is moved that the French version of clause 65 of Bill C-18 be amended by striking out the words "le rendu", line 15, page 29, and substituting therefor the words "la date." Any comment?

**Senator Doody:** Is there some explanation?

**Mr. Thacker:** Mr. Archambault may be able to give further details.

**Mr. Archambault:** In this case, "le rendu" is a word that is perfectly correct. The proposed amendment does not introduce an error, but it does not serve any particular purpose.

**Senator Le Moyne:** Would the witness give us some particulars about "le rendu." I have never heard it used in that sense. Could you give the basis of the use of that word?

**M. Archambault:** Monsieur le président, dans le Guide canadien de rédaction législative française, nous avons défini ce que nous appelons les cooccurrences. Lorsque le Gouverneur en Conseil agit par décret; on dit qu'il prend un décret. Lorsque un organisme ou agence rend une décision, on utilise la cooccurrence, le mot «rend».

Alors, le mot «rendu», est la forme nominale du verbe «rendre».

**Le sénateur Le Moyne:** Est-ce qu'elle est officiellement acceptée.

**M. Archambault:** Exactement, sénateur.

[Traduction]

**M. Archambault:** Cette modification introduirait une erreur dans l'article parce que le mot «acte» est défini au début du paragraphe comme toute décision et autres arrêtés, etc.

**Le président:** Avez-vous quelque chose à ajouter?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous dites que le mot «acte» a une portée plus générale que le mot «jugement».

**Le sénateur Le Moyne:** Il a en français le sens d'action et non de loi.

**M. Archambault:** Si vous lisez la première ligne, vous verrez qu'il s'agit de «tout acte» puis il y a ensuite un tiret qui, en français, annonce une définition. On explique qu'il s'agit d'une décision, d'un arrêté, d'une règle ou d'un règlement. Ensuite, ce mot «acte» est utilisé dans le reste du texte. Si nous en parlons comme d'un «jugement», ce mot ne traduit qu'une des significations du mot «acte». Si nous parlons un peu plus tard d'un «jugement», cela ne comprendra pas un arrêté, une règle ou un règlement.

**Le sénateur Le Moyne:** Je suppose que ce mot «acte» équivaut ici au mot «geste» ou «tout geste» parce que «act» en anglais n'a pas la même signification qu'en français. On pourrait dire «tout geste» ou «action geste». But in French the word "acte" can also be used in that sense in French, an action, something done.

**Le président:** Autre observation? La modification est-elle adoptée?

**Des voix:** Non.

**Le président:** Il est proposé que la version française de l'article 65 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant les mots «le rendu», ligne 15, page 29 et par les mots «la date». Avez-vous des observations?

**Le sénateur Doody:** Avez-vous des explications?

**M. Thacker:** M. Archambault peut peut-être vous donner de plus amples informations.

**M. Archambault:** Dans ce cas, «le rendu» est un mot qui est tout à fait correct. La modification que l'on propose n'est pas fautive, mais elle ne sert pas à grand-chose non plus.

**Le sénateur Le Moyne:** Le témoin voudrait-il nous donner des précisions au sujet de «le rendu». Je n'ai jamais entendu ce mot utilisé dans ce sens. Pourriez-vous nous en donner la raison?

**Mr. Archambault:** Mr. Chairman, in the «Guide canadien de rédaction législative française», we have defined what we call "co-occurrences". When the Governor in Council acts via an order, we say «il prend un décret». When a body or an agency reaches a decision we use the co-occurrence, the word «rendu».

So the word «rendu» is the nominal form of the verb «rendre».

**Senator Le Moyne:** Is this officially accepted?

**Mr. Archambault:** Yes it is, Senator.



## [Text]

**Le sénateur Le Moyne:** Alors, je n'ai pas d'objection.

**Le président:** Il est évident de ce côté là que l'on parle d'un jugement de la cour. Je n'ai jamais vu dans un dictionnaire que «rendu», serait interprété comme étant le jugement de la cour.

**Le sénateur Le Moyne:** Le «rendu de l'ordonnance», ce n'est pas le jugement de la cour.

**Le président:** Oui, à la Cour fédérale du Canada, division d'appel.

**Le sénateur Le Moyne:** On peut en discuter, mais si en terminologie juridique le mot «rendu» est valable, je ne m'y opposerai pas.

**M. Archambault:** Le terme est contenu dans le Guide canadien de rédaction législative française depuis 1979. On peut l'appeler un usage établi.

**Le sénateur Le Moyne:** Je ne m'y oppose pas; d'ailleurs, je ne vois pas pourquoi je le ferais.

**The Chairman:** The amendment carry?

**Hon. Senators:** No.

**The Chairman:** Shall the clause as drafted carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clause 66 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Do clauses 67 to 109 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 110 to 133 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Clause 134 has an amendment to it.

**Senator Doody:** That amendment appears to be acceptable. If you need someone to move it, Mr. Chairman, I would be happy to do so.

**The Chairman:** Does the amendment carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Does the clause as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 135 to 149 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Clauses 150 and 151 could be postponed.

**Senator Doody:** We could deal with them now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It is moved that clause 150 of Bill C-18 be amended by striking out line 45, page 77, and substituting the following therefor:

et commode, de trafic entre les lignes d'un  
Does the amendment carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

## [Traduction]

**Senator Le Moyne:** Then I have no objections.

**The Chairman:** It's obvious that here we're talking about a decision handed down by a court of law. I've never seen in any dictionary that «rendu» could be interpreted as meaning a court's decision.

**Senator Le Moyne:** «Le rendu de l'ordonnance», that's not a court decision.

**The Chairman:** Yes, in the Federal Court of Appeal.

**Senator Le Moyne:** That's debatable, but if «rendu» is accepted legal terminology, I won't dispute its use here.

**Mr. Archambault:** The term has been in the «Guide canadien de rédaction législative» since 1979, so it could be called an established usage.

**Senator Le Moyne:** I'm not opposed to it, and what's more I don't see any reason to oppose it.

**Le président:** L'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Non.

**Le président:** L'article est-il adopté dans sa forme actuelle?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Adopté.

L'article 66 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Adopté.

Les articles 67 à 109 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** Les articles 110 à 133 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** L'article 134 a été modifié.

**Le sénateur Doody:** La modification semble recevable. S'il vous faut quelqu'un pour en proposer l'adoption, monsieur le président, je le fais volontiers.

**Le président:** L'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Adopté. L'article modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Les articles 135 à 149 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** Les articles 150 et 151 pourraient être réservés.

**Le sénateur Doody:** Nous pourrions les étudier dès maintenant, monsieur le président.

**Le président:** Il est proposé que la version française de l'article 150 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant la ligne 45, à la page 77 par ce qui suit:

«et commode, de trafic entre les lignes d'un»  
L'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

## [Text]

**The Chairman:** Does the clause as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** It is moved that the French version of clause 151 of Bill C-18 be amended by striking out line 42, page 78, and substituting the following therefor:

taire et commode, de trafic entre les lignes

Does the amendment carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does the clause as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 152 to 156 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 157 to 182 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 183 to 196 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I move the amendment to clause 197, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Does the amendment carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does the clause as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** There are two amendments to clause 197, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes; it is also moved that the French version of clause 197 of Bill C-18 be amended by striking out lines 38 and 39, page 115, and substituting the following therefor:

a) régir la sécurité, la protection, le confort et la

Does the amendment carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does the clause as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 198 to 203 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** On clause 204 it is moved that the French version of clause 197 of Bill C-18 be amended by striking out line 29, page 117, and substituting the following therefor:

a) régir la durée de validité des licences;

Does the amendment carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does the clause as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 205 to 208 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 209 to 227 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

## [Traduction]

**Le président:** L'article modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Il est proposé que la version française de l'article 151 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant la ligne 42, à la page 78 par ce qui suit:

«taire et commode, de trafic entre les lignes

L'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Les articles 152 à 156 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Les articles 157 à 182 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** Les articles 183 à 196 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je propose l'adoption de l'amendement à l'article 197, monsieur le président.

**Le président:** L'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Deux amendements ont été proposés à l'article 197, monsieur le président.

**Le président:** Oui; il est aussi proposé que la version française de l'article 197 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant les lignes 38 et 39 à la page 115 par ce qui suit:

a) régir la sécurité, la protection, le confort et la . . .

L'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Les articles 198 à 203 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** Au sujet de l'article 204, il est proposé que la version française de l'article 204 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant la ligne 29, page 117 par ce qui suit:

a) régir la durée de validité des licences;

Cet amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Les articles 205 à 208 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** Les articles 209 à 227 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.



[Text]

**The Chairman:** Do clauses 228 to 250 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 251 to 265 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does clause 266 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does clause 267 carry?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, this is the clause to which I had intended to propose an amendment, but the amendment that was made earlier this day to Bill C-19 would seem to satisfy the requirements that I had in mind. Consequently, I will not be moving an amendment to clause 267.

**The Chairman:** Does clause 267 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 268 and 269 carry?

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, someone has drawn to my attention a printing error or an omission in clause 269 on page 143 of the bill. Reference is made to subsection (2), which mentions subsection (1)(a) and (b). It has been suggested that the word "or" should be inserted between those two paragraphs. Subsection (2) would then read:

(2) Subsection (1) does not apply so as to:

(a) prohibit the communication of information to a Minister of the Crown in right of Canada or an officer or employee of Her Majesty in right of Canada for the purposes of the administration of this Act; or

(b) prohibit the reporting of information . . .

and so on.

**Senator Doody:** The word "or" is in the text that I have.

**Senator MacDonald (Halifax):** It is not in this one. I have the bill as passed by the House of Commons.

**Senator Doody:** I have the bill as it was printed at the first reading.

**The Chairman:** Does the amendment carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does the clause as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do clauses 270 to 369 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does Schedule I carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do the table and the provisions carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does the title of the bill carry?

[Traduction]

**Le président:** Les articles 228 à 250 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** Les articles 251 à 265 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** L'article 266 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 267 est-il adopté?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, c'est là l'article au sujet duquel j'entendais proposer l'adoption d'une modification, mais celle-ci a été apportée plus tôt aujourd'hui au projet de loi C-19 et semble répondre à mon intention. Donc, je ne proposerai pas de modification à l'article 267.

**Le président:** L'article 267 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Les articles 268 et 269 sont-ils adoptés?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, quelqu'un m'a signalé une erreur d'impression ou une omission dans l'article 269, page 148 du projet de loi. Il est fait allusion au paragraphe (2) qui comprend les alinéas (1)a) et b). On a suggéré que le mot «ou» devrait être inséré entre ces deux paragraphes. Le paragraphe (2) se lirait par suite:

(2) Le paragraphe (1) n'a pas pour effet:

a) d'empêcher la communication de renseignements à un ministre fédéral ou à un employé de Sa Majesté du chef du Canada dans le cadre de l'application de la présente loi et de la *Loi sur la statistique*; ou

b) d'interdire la communication de renseignements . . .

etc . . .

**Le sénateur Doody:** Le mot «ou» se trouve dans le texte que j'ai devant moi.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Il n'est pas dans le mien. Et j'ai le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des communes.

**Le sénateur Doody:** J'ai le projet de loi qui a été imprimé lors de la première lecture.

**Le président:** La modification est-elle adoptée?

**Des voix:** Adoptée.

**Le président:** L'article modifié, est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Les articles 270 à 369 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** L'Annexe I est-elle adoptée?

**Des voix:** Adoptée.

**Le président:** La table analytique est-elle adoptée?

**Des voix:** Adoptée.

**Le président:** L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le titre du projet de loi est-il adopté?

[Text]

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** I move that we report the bill as amended.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Incidentally, was a similar motion made with regard to Bill C-19?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Then, if we have dealt with the texts of these bills, I would like to say a word. I think that the contribution of the parliamentary secretary to our work has been most helpful. His attitude was constructive and his attention to the uncertainties which some of had with regard to these bills was very valuable and sympathetic. Perhaps in other hands the bills would not have gone forward as easily as they did. I think that the employees of Her Majesty in the Department of Transport were also very helpful. They made a great contribution to the work of this committee.

**The Chairman:** Senator Stewart, I join with you in your remarks.

**Mr. Thacker:** May I just respond by accepting graciously your kind words. While in opposition, I had the privilege of serving on a joint committee of both houses in reviewing the Senate. We travelled this huge country of ours. In spite of the criticisms levelled against the Senate from time to time, I found that everyone who was familiar with the Senate unanimously gave evidence that the Senate is a valuable addition to our way of life and our government and that sober second thought means just that—if not by the amending bills, then by the issuance of reports. That is my perspective of the Senate, and I feel that Canadians feel strongly about it, in spite of what the media says from time to time.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Thacker.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Je propose que nous fassions rapport du projet de loi tel que modifié.

**Le président:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Cette même proposition a-t-elle été faite à l'égard du projet de loi C-19?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si nous en avons fini avec le texte de ces projets de loi, j'aimerais ajouter un mot. Je crois que le secrétaire parlementaire nous a apporté un précieux concours. Il a montré une attitude constructive et manifesté, envers les incertitudes que certains d'entre nous éprouvaient à l'égard de ces projets de loi, une attention précieuse et sympathique. Il se peut que, laissés en d'autres mains, ces projets de loi n'aient pas connu une étude aussi rapide. Je crois que le personnel du ministère des Transports de Sa Majesté nous ont été aussi d'un précieux concours. Ils ont généreusement contribué au travail du Comité.

**Le président:** Sénateur Stewart, je me joins aux remarques que vous venez de faire.

**M. Thacker:** Je suis confus devant vos paroles d'appréciation. Lorsque j'étais dans l'Opposition, j'ai eu l'occasion de faire partie d'un comité mixte chargé de revoir la question du Sénat. Nous avons traversé notre vaste pays. Malgré les critiques qu'on adresse de temps à autre au Sénat, j'ai constaté que tous ceux qui étaient familiers avec le Sénat n'ont pas hésité à dire qu'il constituait un apport valable à notre façon de vivre et à notre mode de gouvernement et qu'une nouvelle étude pondérée des lois veut dire exactement cela, si ce n'est pas par une modification des projets de loi, ce l'est par la rédaction de rapports. Telle est mon opinion sur le Sénat et je sais que les Canadiens y sont profondément attachés, malgré les allusions qui font de temps à autre les médias.

**Le président:** Merci, monsieur Thacker.

Le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and  
Coordination;  
Mr. Edward Weinberg, Economic Regulatory Reform.

### *From the Department of Justice:*

Mr. Robert Archambault, Legal Advisor;  
Mr. Jacques Pigeon, Senior Counsel, Tax Litigation Section;  
Mr. A. Craig Löngsen, Legal Counsel.

### *Du ministère des Transports:*

M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordi-  
nation;  
M. Edward Weinberg, conseiller, bureau de réforme des  
règlements économiques.

### *Du ministère de la Justice:*

M. Robert Archambault, avocat;  
M. Jacques Pigeon, avocat-conseil, contentieux, affaires  
sociales;  
M. Craig A. Löngsen, légiste.





Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 10, 1988

Le mardi 10 mai 1988

**Issue No. 25**

**Fascicule n° 25**

**First proceedings on:**

**Premier fascicule concernant:**

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial  
Marine Activities Act

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les  
activités commerciales maritimes

**APPEARING:**

**COMPARAÎT:**

Blaine Thacker, M.P.,  
Parliamentary Secretary  
to the Minister of Transport

Blaine Thacker, député,  
secrétaire parlementaire  
du ministre des Transports

**WITNESSES:**

(See back cover)

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen
Bell	(or Frith)
Bosa	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Langlois	Spivak
Macdonald	Stewart
( <i>Cape Breton</i> )	Stollery
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Turner was added. (May 10, 1988)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen
Bell	(ou Frith)
Bosa	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Langlois	Spivak
Macdonald	Stewart
( <i>Cap-Breton</i> )	Stollery
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modification de la composition du Comité:*

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Turner a été ajouté. (le 10 mai 1988)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 10 MAI 1988  
(47)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir et Turner. (4)

*Également présent:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger, avocat.

*Comparaît:* M. Blaine Thacker, député—secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Témoins:**Du ministère des Transports:*

Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale;  
Karen Hecks, chef, Politique maritime internationale;

Mark Gauthier, avocat-conseil, Contentieux;  
Margaret Penniston, adjointe parlementaire (intérimaire).

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988 entreprend son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

À 9 h 58, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 10, 1988  
(47)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir and Turner. (4)

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer.

*Appearing:* Mr. Blaine Thacker, MP and Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*Witnesses:**From the Department of Transport:*

Grant Manery, Director, International Shipping Policy;  
Karen Hecks, Chief, Policy Advice—Industry, International Shipping Policy;  
Mark Gauthier, Legal Counsel, Legal Services;  
Margaret Penniston, Senior Parliamentary Advisor (Acting).

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee began its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

The Parliamentary Secretary made a statement and, together with the witnesses, answered questions.

The Committee adjourned at 9:58 a.m.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 10, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, appearing before us this morning is Mr. Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

**Mr. Blaine Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport:** Honourable senators, I would like to thank you for your invitation to appear before you on Bill C-52. With me this morning is Mr. Grant Manery, Director, International Shipping Policy; Ms. Karen Hecks, Chief Policy Advisor in Industry; Mark Gauthier, Legal Counsel from the Department of Justice. As you know, we have a new minister, so we are welcoming Margaret Penniston, who is Special Advisor to the Minister of Transport.

Like you, I never cease to be amazed by the very good work that is done by our officials. Bill C-52 is another example of a bill that has been in the works for many years and has been needed in terms of public policy change. We are delighted it is able to come to a flowering stage this year. It has been the subject of broad consultations, and compromises have been made not only between government and industry, but between the federal and provincial governments at the official level. The House of Commons legislative committee made a number of amendments, which I will refer to in more detail.

I am hoping you will find this is a bill you can live with, and I am hoping you will find it satisfactory and good public policy for the country.

The purpose of the bill is to reserve for Canadians, to the greatest degree possible, all commercial marine activities taking place in Canadian waters and in waters above the continental shelf. Canada's international commitments limit the scope of this reservation permitted in the 12 to 200-mile economic zone to those commercial marine activities related to the exploration, development, production or transportation of the mineral or non-living natural resources of the continental shelf.

While the bill is 17 pages in length, the main provisions are contained in the first seven pages, clauses 1 to 12. Clauses 13 to 22 deal with the enforcement procedures. Clauses 23 to 28 cover the necessary consequential amendments. Clause 29 is the coming into force provision.

The important definitions in clause 2 of the bill are: Continental shelf of Canada, Canadian ship, non-duty paid ship, and foreign ship. The bill extends the policy of reservation of

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le 10 mai 1988

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-52, concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous accueillons ce matin M. Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

**M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports:** Honorables sénateurs, je tiens à vous remercier de m'avoir invité à témoigner au sujet du projet de loi C-52. Je suis accompagné ce matin de M. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale; Mme Karen Hecks, chef conseil en matière de politique industrielle; de M. Mark Gauthier, conseiller juridique du ministère de la Justice. Comme vous le savez, nous avons un nouveau ministre, et nous souhaitons donc la bienvenue à Margaret Penniston, qui est conseillère spéciale auprès du ministre des Transports.

Tout comme vous, je ne cesse de m'émerveiller devant l'excellent travail accompli par nos fonctionnaires. Le projet de loi C-52, comme tant d'autres, a demandé des années d'efforts et a été nécessité par une réorientation de la politique d'intérêt publique. Nous sommes enchantés que tous ces travaux aient abouti cette année. Il a fait l'objet d'une large consultation et on a fait des compromis entre le gouvernement et l'industrie, et aussi il y a eu des compromis fédéraux-provinciaux négociés par les hauts fonctionnaires. Le comité législatif de la Chambre des communes a apporté un bon nombre d'amendements que je vais expliquer.

J'espère que ce projet de loi saura vous satisfaire et que vous estimerez que la politique qui y est proposée servira bien le pays.

Le but de ce projet de loi est de réserver le plus possible aux Canadiens toutes les activités maritimes de nature commerciale dans les eaux canadiennes et dans les eaux situées au-dessus du plateau continental. Les obligations du Canada à l'échelle internationale limitent la portée de cette exclusivité, dans la zone économique allant de 12 à 200 miles aux larges des côtes, aux activités maritimes de nature commerciale liées à la recherche, à la mise en valeur, à la production et au transport de ressources minérales ou d'autres ressources non biologiques du plateau continental.

Les principales dispositions de ce texte législatif de 17 pages sont contenues dans les 7 premières pages, soit dans les articles 1 à 12. Les articles 13 à 22 traitent des modalités d'application. Les articles 23 à 28 présentent les modifications corrélatives nécessaires. L'article 29 est la disposition d'entrée en vigueur.

Les définitions les plus importantes de l'article 2 sont celles de plateau continental, navire canadien, navire non dédouané, et navire étranger. Cette politique de protection des activités

## [Text]

domestic marine activities to include the continental shelf of Canada. You will know that the existing legislation applies only in Canadian waters, which is defined to include internal waters and waters out to the 12-limit territorial sea. The extension to the continental shelf will include those waters from the 12-mile territorial sea to the outer edge of the continental shelf or 200 miles, whichever is greater. I am sure you will agree that this is good public policy, particularly given the petroleum and mineral wealth out to our continental shelf. This bill will reserve that wealth for Canadian ships.

The definitions of "Canadian ship," "non-duty paid ship," "foreign ship" are used by clauses 4 and 5 of the bill to establish a pecking order for the search by the National Transportation Agency before permitting foreign ships to enter the coasting trade. A Canadian ship is a ship registered in Canada and either built in Canada or, if foreign built, with all applicable duties having been paid. A non-duty paid ship is foreign built, but Canadian registered, and of course the applicable duties have not been paid. All other ships are classified as foreign ships.

Honourable senators, if you would look at subclause 3(1), you will note that that is the charging clause or the general rule clause of the bill. It reserves for Canadians, to the greatest extent permitted by Canada's international obligations, all commercial marine activities, with the exception of those activities exempted by subclause 3(3). This policy has been successful over many years because some 99 per cent of goods are hauled on Canadian ships. Although there are exceptions, only one per cent of goods are hauled on foreign ships; therefore, it must be an immensely successful policy in terms of what the bill says it should do and what it in fact does do.

Subclause 3(3) provides five exemptions to marine activities that are regulated under other authorities or are required to be exempted to comply with Canada's international obligations. The original bill also exempted hydrocarbon production platforms, but the legislative committee deleted that as an exemption. Therefore, in future, hydrocarbon production platforms will have to be Canadian built unless one is not available and the applicant goes through the proper procedure to obtain a foreign-built hydrocarbon production platform. I must say that that is difficult to conceive because of the long lead time to build a platform.

The one exception, Mr. Chairman, is international cruise ships. This exemption applies to cruise ships with 250 or more overnight passenger accommodations. This is intended to encourage the international cruise industry to develop in Canada. Cruise vessels in this category operate in many parts of the world and must do so to remain competitive. The operation of these vessels in Canadian waters will attract more tour-

## [Traduction]

maritimes canadiennes s'étend au plateau continental du Canada. Vous observerez que la loi actuelle ne s'applique que dans les eaux canadiennes, qui sont définies comme les eaux intérieures et les eaux qui ne dépassent pas la limite de 12 milles de mer territoriale. En ajoutant le plateau continental, on inclura les eaux situées au-delà de la limite de 12 milles de mer territoriale jusqu'à la toute fin du plateau continental ou jusqu'à 200 milles, selon ce qui est le plus loin. Je suis sûr que vous ne manquerez pas de trouver que c'est une bonne politique d'intérêt public, surtout si l'on songe à toutes les richesses en pétrole et en minéraux que contient notre partie du plateau continental. En vertu de ce projet de loi, cette richesse sera réservée aux navires canadiens.

Les définitions de «navire canadien», «navire non dédouané», «navire étranger» sont reprises aux articles 4 et 5 du projet de loi pour établir un ordre de préséances que devra respecter l'Office national des transports lorsqu'il effectuera des perquisitions en vue de permettre à des navires étrangers de pénétrer dans la zone de cabotage. Un navire canadien est un navire immatriculé au Canada et construit au Canada ou à l'étranger; dans ce dernier cas, tous les droits doivent avoir été payés. Un navire non dédouané est un navire construit à l'étranger, mais immatriculé au Canada, et à l'égard duquel tous les droits et taxes n'ont pas été acquittés. Tous les autres navires sont des navires étrangers.

Honorables sénateurs, si vous voulez bien examiner le paragraphe 3(1), vous verrez qu'il définit le motif d'accusation ou qu'il énonce la règle générale. On y réserve aux Canadiens, dans la limite la plus grande permise par les obligations internationales du Canada, toute activité maritime de nature commerciale, à l'exception de celles qui sont exemptées au paragraphe 3(3). Cette ligne de conduite a donné d'excellents résultats pendant de nombreuses années parce que quelque 99 p. 100 des marchandises sont transportées à bord de navires canadiens. À quelques exceptions près, seulement 1 p. 100 des marchandises sont transportées à bord de navires étrangers. On peut donc dire que c'est une immense réussite, si l'on compare l'objectif du projet de loi et ce qui se passe dans la réalité.

Le paragraphe 3(3) prévoit cinq exceptions aux activités maritimes réglementées par d'autres compétences ou qui doivent être exemptées pour que le Canada puisse remplir ses obligations internationales. Dans le projet de loi initial, on exemptait également les plates-formes de production d'hydrocarbures, mais le Comité législatif a décidé de ne plus en faire une exemption. Par conséquent, les futures plates-formes de produit d'hydrocarbures devront être de fabrication canadienne à moins qu'en cas de nécessité absolue le requérant ne consente à faire toutes les démarches appropriées pour obtenir une plate-forme de production d'hydrocarbures de fabrication étrangère. Je dois dire que c'est difficile à concevoir étant donné tout le temps qu'il faut pour construire une plate-forme.

La principale exception, monsieur le président, est celle qui est faite pour les navires de croisière internationale. Cette exception s'applique aux navires de croisière qui offrent un logement pour la nuit à au moins 250 passagers. On veut ainsi stimuler la croissance de l'industrie des croisières internationales au Canada. Les navires de croisière qui entrent dans cette catégorie vont obligatoirement dans de nombreuses parties du



*[Text]*

ists to Canada to the benefit of our many Canadian cities. The House legislative committee, though, increased the number from 100 to 250 in order to give better protection to a potential—although I hope real—domestic cruise ship industry.

The domestic cruise ship industry is a growing industry, and vessels in this category will continue to be protected. For purposes of Bill C-52, this category includes vessels with less than 250 accommodations. While these vessels operate only during the Canadian summers, they provide employment for Canadians for their construction, maintenance and operation.

Clause 4 allows a foreign ship to enter the coasting trade if neither a suitable Canadian ship nor a suitable non-duty paid ship is available.

Clause 5 allows a non-duty paid ship to enter the coasting trade if no suitable Canadian ship is available. The act requires that duty be paid for the time period that any foreign ship is used.

Clause 6 provides for a notice period of 14 days before the Minister of National Revenue may issue a licence for a foreign or a non-duty paid ship to enter the coasting trade unless he is of the opinion that there are special circumstances that justify a shorter notice period. This provision will allow Canadian ship owners to adjust the scheduling of their ships to maximize their carriage of Canadian cargos.

Once again, Mr. Chairman, this clause was amended by the House legislative committee to add the 14-day provision. This provision had not been included in the past statutes.

Clause 7 prevents the Minister of National Revenue from establishing terms and conditions in the licence. Such terms and conditions would normally include the service or activity to be performed, the place or places where the service or activity is to be performed, and the period for which the licence is valid. This period cannot exceed 12 months.

Clause 8 was added by the House legislative committee. It authorizes the Governor in Council to establish, by regulation, the maximum number of licences issued under clauses 4 and 5. This provision will provide additional protection for the ship building industry if circumstances warrant this action.

Clauses 9, 10 and 11 set out the function and powers of the National Transportation Agency. The agency will continue the functions that it performs under the current legislation and will retain the equivalent powers.

Clause 12 was added by the House legislative committee to give the Minister of Transport appropriate powers to deal with unfair practices by a government of another country. This provision is similar to the provisions set out in the National Transportation Act, section 156 for the rail mode.

The enforcement provisions are set out in clauses 13 to 22. These provisions are similar to provisions in other statutes.

*[Traduction]*

monde s'ils veulent demeurer concurrentiels. Si ces navires baignent dans nos eaux, ils attireront plus de touristes au Canada et de nombreuses villes en profiteront. Le Comité législatif de la Chambre a cependant porté le nombre de 100 à 250 pour mieux protéger notre embryon d'industrie de croisière, qui se développe je l'espère.

Cette industrie, en effet, est en pleine expansion au Canada, et les navires de cette catégorie continueront à être protégés. Aux fins du projet de loi C-52, cette catégorie comprend les navires qui peuvent offrir un logement pour la nuit à moins de 250 personnes. Bien que ces navires ne soient exploités que pendant l'été au Canada, c'est une industrie qui offre des emplois aux Canadiens dans les domaines de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de ces navires.

L'article 4 autorise un navire étranger à faire du cabotage s'il n'existe pas de navire canadien ou non dédouané qui puisse assurer le service.

L'article 5 autorise un navire non dédouané à faire du cabotage s'il n'existe pas de navire canadien qui soit disponible pour assurer le service. Il faut toutefois que les droits et taxes soient acquittés pour l'utilisation temporaire du navire au Canada.

L'article 6 prévoit une période d'avis de 14 jours avant que le ministre du Revenu national puisse délivrer une licence qui permettra à un navire étranger ou non dédouané de faire du cabotage, à moins qu'il juge que certaines conditions spéciales l'autorisent à raccourcir cette période. Ainsi, les propriétaires de navires canadiens pourront adapter les itinéraires de leurs navires pour maximiser leur transport de cargaisons canadiennes.

Cet article aussi, monsieur le président, a été amendé par le Comité législatif de la Chambre, qui a ajouté le délai de 14 jours. Cette disposition ne figurait pas dans l'ancienne loi.

L'article 7 autorise le ministre du Revenu national à accorder une licence assortie de conditions, notamment en ce qui concerne la nature du service ou des activités dont peut se charger le navire étranger, le ou les lieux desservis et la durée des licences, de 12 mois au maximum.

L'article 8 a été ajouté par le Comité législatif de la Chambre. Il autorise le gouverneur en conseil à fixer, par règlement, le nombre maximal de licences qui peuvent être délivrées en vertu des articles 4 et 5. On veut ainsi mieux protéger l'industrie de la construction navale.

Les articles 9, 10 et 11 énoncent le rôle et les pouvoirs de l'Office canadien des transport. Celui-ci continuera donc de s'acquitter de la même mission que celle qui lui est confiée sous le régime de la loi actuelle et il conservera des pouvoirs équivalents.

L'article 12 a été ajouté par le Comité législatif de la Chambre afin de donner au ministre des Transports des pouvoirs appropriés pour réagir aux pratiques injustes utilisées par le gouvernement d'un autre pays. Cette disposition ressemble à celle qu'on peut retrouver dans la Loi nationale sur les transports à l'article 156 qui traite du mode ferroviaire.

Les dispositions relatives au contrôle d'application figurent aux articles 13 à 22 et sont semblables à celles d'autres lois.



*[Text]*

Clause 14, subclause (1) is based upon section 737 of the Canada Shipping Act, as amended by Bill C-39, which you dealt with some months ago. Clause 14 subclause (2) is similar to subsection 24(2) of the Shipping Conferences Exemption Act 1987, again a statute which you dealt with in this committee, and clause 15 is based upon section 744(1) of the Canada Shipping Act as amended by Bill C-39. Similarly, clause 17 is based on section 745, added by the legislative committee; clauses 18 and 19 on section 736; and subclause 22(2) on subsection 742(3). Subclause 22(1) is based upon subsection 115(1) of the Canada Customs Act.

Mr. Chairman, the legislative committee increased the fines to \$50,000 from \$25,000. Just for your information, the legislative committee sat for some ten days. We heard 23 witnesses. We made seven amendments, three from the government, three from the Liberal Party and one from the New Democratic Party.

While a great deal of agreement has been achieved among interested parties, you will find that some specific witnesses will have some specific amendments they would like you to consider. I must say, Mr. Chairman, that we are trying to balance the interests of many thousands of shippers against the interests of a much smaller number of ship owners and pilots who would use those ships, and I think you will find, when you hear the evidence, just as our legislative committee did, that the officials have done a very good job on balancing these interests.

We did take seven more amendments that were more reflective of the political reality but we felt, in the legislative committee and, I believe, with all party agreement, that we could not go much farther. The Liberal Party put forth an amendment dealing with ownership; if that is raised here, I think you will find our answer to be just as solid as it was at the legislative committee, that it was just inappropriate to try to achieve that element of public policy in this statute rather than by changing the Canada Shipping Act itself.

I believe the bill, Mr. Chairman, reserves of our fellow Canadians, to the greatest extent possible, all commercial marine activities in waters under Canadian jurisdiction. It provides for the use of foreign flag ships when there are no suitable Canadian ships available and it provides for a 14-day notice period before a licence may be issued permitting a foreign flag ship or a non-duty paid ship to enter the Canadian coasting trade. I believe that the passage of this bill will be good for the public policy of Canada and I am prepared to try to answer any questions you might have. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Thacker. Any questions, Senator MacDonald?

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Thacker, it is good to have you back with us again. Thank you very much for the presentation. We understand that we intend to have three sessions on this bill on three consecutive Tuesdays, this being the first, and that it might be necessary to ask you to come back on the final day, which would be, of course, May 24, but that does not, at this stage of the game, appear to be necessary; I

*[Traduction]*

Le paragraphe 14(1) est fondé sur l'article 737 de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui a été modifiée par le projet de loi C-39, sur lequel d'ailleurs vous vous êtes penchés il y a quelques mois. Le paragraphe 14 (2) s'apparente au paragraphe 24 (2) de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes que vous avez aussi examinée, et l'article 15 est basé sur le paragraphe 744 (1) de la Loi sur la marine marchande du Canada, modifiée par le projet de loi C-39. De même, l'article 17 repose sur l'article 745, ajouté par le Comité législatif; les articles 18 et 19 s'inspirent de l'article 736 et le paragraphe 22 (2), du paragraphe 742(3). Le paragraphe 22 (1) se modèle sur le paragraphe 115(1) de la Loi sur les douanes.

Monsieur le président, le Comité législatif a fait passer les amendes de 25,000 \$ à 50,000 \$. À propos, il a siégé pendant une dizaine de jours. Nous avons entendu 23 témoins et nous avons apporté 7 amendements, soit 3 du gouvernement, 3 du Parti libéral et un du Nouveau Parti démocratique.

Bien que dans l'ensemble tous les parties intéressées semblaient d'accord, il est arrivé que certains témoins aient désiré faire valoir des amendements précis. Je dois dire, monsieur le président, qu'il nous a fallu mettre dans la balance les intérêts de milliers d'expéditeurs et ceux d'un nombre beaucoup plus restreint de propriétaires et capitaines qui utiliseraient ces navires. Je pense que, comme notre Comité législatif, vous ne pourrez pas manquer de constater que les rédacteurs du texte en sont arrivés à un compromis équitable.

Nous avons bien accepté 7 autres amendements qui nous semblaient plus près de la réalité politique, après quoi, nous tous du comité législatif, avons eu l'impression que nous ne pouvions faire beaucoup plus, et je crois que tous les partis étaient d'accord là-dessus. Le parti libéral a proposé un amendement au sujet de la propriété; si la même proposition est faite ici, c'est avec autant de fermeté que nous affirmerons qu'il est inapproprié d'essayer d'introduire cet élément dans ce projet de loi au lieu de carrément changer la Loi sur la marine marchande du Canada elle-même.

J'estime, monsieur le président, que ce projet de loi réserve le plus possible à nos concitoyens toutes les activités maritimes de nature commerciale dans les eaux canadiennes. Il autorise l'utilisation de navires étrangers lorsqu'il n'y a pas de navires canadiens adéquats disponibles et il prévoit une période d'avis de 14 jours avant qu'une licence puisse être délivrée pour permettre à un navire étranger, ou non dédouané, de faire du cabotage. Je pense que l'adoption de ce projet de loi ira dans le sens de la politique d'intérêt public du Canada et je suis disposé à essayer de répondre à toutes vos questions. Merci.

**Le président:** Merci, Monsieur Thacker. Y-a-t-il des questions, sénateur MacDonald?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur Thacker, c'est avec plaisir que nous vous accueillons à nouveau. Je vous remercie beaucoup de votre exposé. On nous informe qu'il y aura trois séances pour l'étude de ce projet de loi, trois mardis consécutifs, à commencer par aujourd'hui, et qu'il pourra être nécessaire de vous demander de revenir à la dernière séance, qui aurait lieu le 24 mai, mais pour l'instant, cela ne semble

[Text]

hope that it is not going to be. I just have a couple of questions on the amendments. One of them, you might just elaborate on. You touched on it but I did not quite understand the business of the Conservative amendment raising the exemption limit to 250 from 100. Was that to protect local competition? What was the rationale? I did not quite understand that.

**Mr. Thacker:** Yes. If you don't mind, I will ask Mr. Manery to elaborate on that because he knows the industry inside out and backwards.

**Mr. Grant Manery, Director, International Shipping Policy, Department of Transport:** The cruise industry can really be looked at in two classes, one of which we could call the international class, which would be the type that would call at Canada during the summers and operate at other times of the year in other parts of the world, in the Mediterranean and so on. That class we have designated to be over 250.

**Senator MacDonald (Halifax):** You would like to have the *Queen Elizabeth* dropping in at Halifax?

**Mr. Manery:** Yes. The smaller vessels are the ones that operate in the Great Lakes. They have just a summer operation. In the winter they tie up. During the hearings that we had, we were told by one of the operators in the Great Lakes system that he was now building a vessel that would have 100 overnight accommodations but that would be used in the St. Lawrence and the Great Lakes just for the summer operation, and he felt that he should be protected.

**Senator MacDonald (Halifax):** I see.

**Mr. Manery:** The legislative committee agreed and so they raised the level from 100 to 250. When we initially dealt with this provision and consulted with the industry, they recommended to us that we use the overnight accommodations as the appropriate means of distinguishing between these two classes and they said something around 100 would be fine, because, so far as they understood, there were still no overnight accommodations in the Great Lakes type of operation and for the other type there were 300 or more; so when the committee raised it to 250 we still felt that we were below what the international class was saying they required in order to operate. We were below the 300 and we have now moved it up to 250 to protect the Great Lakes operators.

**Senator MacDonald (Halifax):** Another amendment deals with the retaliatory action against unfair practices by other countries. I do not consider this amusing, although I suppose it is necessary, but it refers there to clause 12, which says that, when somebody has been naughty or they think he has been engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices, then they designate two ministers to seek elimination of those practices through consultation. It goes on in the next subclause to say that, where the consultation fails, then the Governor in Council may, on the recommendation of these two ministers, take such action as the Governor in Council considers appropriate. I suppose it is necessary to put this in. I just thought that the Governor in Council had the power to take action whenever the Governor in Council saw fit, regardless of the

[Traduction]

pas nécessaire; j'espère que ce ne le sera pas non plus. J'aimerais vous poser quelques questions au sujet des amendements. Dans un cas, vous n'aurez qu'à me donner des précisions. Vous en avez parlé, mais je n'ai pas tout à fait compris pourquoi les Conservateurs avaient voulu porter la limite d'exemption de 100 à 250. Était-ce pour protéger la concurrence locale? Quelle en était la raison? Je n'ai pas très bien saisi.

**M. Thacker:** Oui. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais demander à M. Manery de préciser ce point parce qu'il connaît cette industrie de fond en comble.

**M. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale, Transports Canada:** L'industrie des croisières comporte en fait 2 catégories, dont celle qu'on pourrait appeler la catégorie internationale, c'est-à-dire les navires qui viennent au Canada pendant l'été et qui, pendant les autres saisons, sillonnent d'autres parties du monde, par exemple la Méditerranée. Nous avons fixé le chiffre de 250 pour cette catégorie.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous aimeriez que le *Queen Elisabeth* s'arrête à Halifax?

**M. Manery:** Oui. Les plus petits navires se retrouvent dans les Grands Lacs. Ils ne sont exploités que l'été. L'hiver, ils sont en cale sèche. Au cours des audiences, un des exploitants du système des Grands Lacs nous a dit qu'il était en train de construire un navire qui pourrait offrir un logement pour la nuit à 100 personnes, mais qui serait utilisé sur le Saint-Laurent et dans les Grands Lacs uniquement l'été et il voulait être protégé.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je vois.

**M. Manery:** Le Comité législatif a donc décidé de hausser ce nombre de 100 à 250. Lorsque nous avons commencé à étudier cette disposition et avons consulté l'industrie, cette dernière nous a recommandé d'utiliser les possibilités de logement la nuit pour bien distinguer les deux catégories. Les porteparole du secteur nous ont proposé le chiffre 100 comme pivot, car à leur connaissance, un tel service n'était pas encore offert dans les Grands Lacs, tandis que c'était 300 ou plus pour l'autre catégorie, de sorte qu'avec le nombre de 250 que le Comité avait proposé, nous étions en-deçà du chiffre dont les exploitants de la catégorie internationale disent avoir besoin pour être rentables. C'est pourquoi nous avons porté ce nombre à 250 pour protéger les exploitants des grands Lacs.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Un autre amendement a trait aux mesures de représailles qui peuvent être prises contre un pays qui a agi déloyalement. Cela n'a rien d'amusant, quoique je suppose que c'est nécessaire, mais il en est question à l'article 12 qui dispose que lorsque quelqu'un se livre à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives, il faut désigner deux ministres qui procéderont à des consultations en vue de faire cesser ces pratiques. Le paragraphe suivant prévoit qu'en cas d'insuccès de ces consultations, le gouverneur en conseil peut, sur recommandation de ces deux ministres, prendre les mesures qu'il estime indiquées. Je présume qu'il faut apporter cette précision. Je pensais simplement que le gouverneur en conseil avait le pouvoir de prendre les mesures qu'il estimait indiquées, en toutes circonstances. Est-ce un amendement nécessaire, à votre avis?



[Text]

circumstances. Is this a necessary amendment, in your opinion?

**Mr. Thacker:** Yes. We put that in in the National Transportation Act and on the justice side we put it in some justice bills, too, to give to the Minister of Justice some power to retaliate against unfair action by other countries. I think it is just part of the global international political scene that you have to signal to other countries, before they gouge you, that, if they do it, you can fight back. It just seems to be part of the necessary regime now.

**Senator MacDonald (Halifax):** All right.

**Mr. Thacker:** Indeed, the committee itself would have been interested in putting in the ownership clause to try to signal that type of thing, too, but this was just an inappropriate bill in which to do it.

**Senator MacDonald (Halifax):** All right. That would have been, Mr. Thacker, my third question; could you then elaborate a little bit on that ownership question? You indicate that, yes, this was the Liberals' suggestion, a Liberal amendment, and you said that you did not think that it was appropriate that any ownership provision, if desirable, should be included in Bill C-52. Could you tell us more about that?

**Mr. Thacker:** Well, it really came from the Dominion Marine Association. I will ask Mr. Manery to explain the background, which is interesting, and explain why it would not fit in the proper parts of this bill and how it would not achieve what we wanted it to, and how we were then blocked procedurally as well.

Mr. Manery, would you kindly set that out for us?

**Mr. Manery:** The Dominion Marine Association was essentially concerned that in the Upper Lakes the Americans would have the advantage over the Canadians, where they have 1,000-foot lakers and we do not. We have only vessels that meet the lock size, 750-foot vessels, so they would have the advantage of the economies of scale. The DMA would like to have a provision similar to that in the United States, which they feel would then put them on a level playing field with the United States; that requirement would be to have 75 per cent ownership, which is what exists in the United States. Now, to put that in the coasting trade bill would be difficult, because clause 3 is the part where we set out the prohibition. We say that is a section where it must be Canadian vessels. If you try to put in a definition of Canadian vessel as having 75 per cent ownership, after clause 3, then you only catch those groups when you are looking for a foreign vessel, which would mean you would look, then, at all those Canadian vessels that had 75 per cent ownership when you were about to issue a licence for a foreign vessel. That would only apply, then, to one per cent of the coastal trade and, therefore, it would not really make sense to do that.

If one tried to do that by way of the definition, or by way of clause 3, then one still has the problem that this would apply to coastal trade and all of the rest of the ownership provisions are

[Traduction]

**M. Thacker:** Oui. Nous avons apporté cette précision—dans la Loi nationale sur les transports, et aussi dans des projets de loi de la justice, pour donner au ministre de la Justice le pouvoir d'user de représailles contre toute pratique injuste de la part d'autres pays. Je pense qu'il est de bon ton en politique internationale, et même nécessaire maintenant, de prévenir les autres pays qu'on peut rétorquer en cas d'attaque.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Fort bien.

**M. Thacker:** En fait, le Comité lui-même aurait bien aimé insérer une clause ayant trait à la propriété dans cette même ligne d'action, mais ce n'était pas opportun de le faire dans ce texte précis.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Très bien. J'allais justement poser cette question en troisième lieu, monsieur Thacker, et j'aimerais que vous m'en disiez plus long sur la propriété? Vous nous avez dit que c'était bien une proposition des libéraux, un amendement des libéraux, et vous avez dit qu'il vous semblait inapproprié d'insérer dans le projet de loi C-52 une telle disposition. Pourriez-vous m'en dire davantage?

**M. Thacker:** Eh bien, c'est en fait une proposition de la *Dominion Marine Association*. Je demanderai à M. Manery de vous expliquer ce qui s'est passé, car c'est intéressant, et de vous dire aussi pourquoi elle ne pouvait être insérée dans les parties appropriées du projet de loi, pourquoi elle ne pouvait répondre à nos attentes, et comment nous en avons aussi été empêchés sur le plan de la procédure.

Monsieur Manery, auriez-vous l'obligeance de tout nous raconter cela?

**M. Manery:** La *Dominion Marine Association* craignait essentiellement que dans la partie supérieure des Grands lacs, les Américains n'aient l'avantage sur les Canadiens, car ils ont dans ces eaux des navires de 1 000 pieds et nous n'en avons pas. Nos navires sont tous construits de façon à pouvoir s'adapter aux écluses et mesurent 750 pieds de long, afin de réaliser des économies d'échelle. La *Dominion Marine Association* aimerait être protégée par une disposition semblable à celle qu'on retrouve aux États-Unis, et qui la mettrait sur un pied d'égalité avec les Américains. Elle voulait donc faire adopter une exigence de 75 p. 100 de propriété, exigence qui existe déjà aux États-Unis. Or, il serait difficile d'insérer une telle exigence dans un projet de loi sur le cabotage, car l'article 3 est l'article d'interdiction. Dans cet article, il est question de navires canadiens uniquement. Si l'on essaie de préciser qu'un navire canadien doit avoir 75 p. 100 de propriété canadienne, après l'article 3, cela s'appliquerait uniquement à l'octroi d'une licence à un navire étranger. En effet, on ne se préoccuperait des navires qui auraient 75 p. 100 de propriété canadienne seulement au moment de délivrer une licence à un navire étranger. Cela ne s'appliquerait donc qu'à un pour cent du cabotage et par conséquent, ce serait une mesure tout à fait insensée.

Si l'on tentait de procéder par une définition ou par une modification de l'article 3, il n'en resterait pas moins que cela s'appliquerait au cabotage, tandis que toutes les autres disposi-



**[Text]**

contained in the Canada Shipping Act, Part I. So we would have an anomaly between the two. The most appropriate way to do that would be by way of the Canada Shipping Act, Part I.

**Senator MacDonald (Halifax):** If that were considered to be desirable.

**Mr. Manery:** Yes.

**Senator Muir:** Mr. Thacker, like Senator MacDonald, I am pleased to see you here again. You usually have all of the answers. You do your homework and are well prepared. I have only a couple of questions to ask you.

**Mr. Manery** keeps referring to the Great Lakes. When the bill was drafted consideration was given to the west coast and the east coast.

Many cruise ships go into Sidney Harbour. As I understand it, this bill will have no effect whatsoever on the number of cruise ships going into Sidney Harbour. Some remain in Sidney Harbour for four or five days, which means a great deal to the local economy. Will this bill affect that in any way?

**Mr. Thacker:** Definitely not, Senator Muir. International cruise ships are always welcome. This bill only applies to ships that go from one Canadian port to another, what is called our domestic coast. So there is no worry on that at all.

**Senator Muir:** I am glad to have that answer. I remember an older gentleman who used to be here who always said "never ask a question unless you know the answer".

**Mr. Thacker:** I have been in the courts and been burnt many times when I did not follow that rule.

**The Chairman:** If there are no further questions, allow me to thank the witnesses on behalf of the members of the committee.

Since no other witnesses are scheduled to appear before the committee this morning, the meeting is adjourned. The next meeting of the committee will be on Tuesday, May 17, 1988 at 9.30 a.m.

The committee adjourned.

**[Traduction]**

tions sur la propriété se trouvent dans la Partie I de la Loi sur la marine marchande du Canada. La même réalité n'aurait pas la même portée dans les deux textes législatifs. Il serait donc plus sage de changer la Partie I de la Loi sur la marine marchande du Canada.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Si c'était jugé souhaitable.

**M. Manery:** Bien sûr.

**Le sénateur Muir:** Monsieur Thacker, tout comme le sénateur MacDonald, je suis heureux de vous revoir parmi nous. Vous avez habituellement réponse à tout. Vous êtes consciencieux et vous vous êtes bien préparé. Je n'ai que quelques questions à vous poser.

M. Manery ce cesse de parler des Grands Lacs. Pourtant, au moment de la rédaction du projet de loi, on songeait plutôt à la côte Ouest et à la côte Est.

Un grand nombre de navires de croisière accostent au port de Sidney. Si je comprends bien, ce projet de loi ne limitera en rien leur nombre. Certains d'entre eux y séjournent pendant quatre ou cinq jours, ce qui aide énormément à l'économie locale. Cette mesure aura-t-elle un effet négatif quelconque?

**M. Thacker:** Absolument pas, sénateur Muir. Les navires de croisière internationale sont toujours les bienvenus. Ce projet de loi ne s'applique qu'aux navires qui vont d'un port canadien à un autre, ce que l'on appelle notre cabotage. N'ayez donc aucune crainte.

**Le sénateur Muir:** Je suis heureux de vous l'entendre dire. Je me souviens d'un vieux monsieur qui avait l'habitude de nous recommander ici même de ne jamais poser de questions à moins d'en connaître la réponse.

**M. Thacker:** Devant les tribunaux, je me suis mordu les doigts plusieurs fois pour avoir désobéi à cette règle.

**Le président:** S'il n'y a plus de questions, permettez-moi de remercier les témoins au nom des membres du Comité.

Comme aucun autre témoin ne doit comparaître devant le Comité ce matin, la séance est levée. La prochaine réunion du Comité aura lieu le mardi 17 mai 1988 à 9 h 30.

La séance est levée.



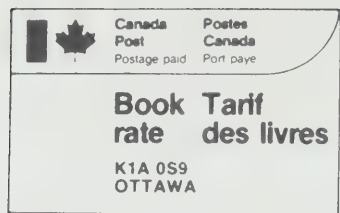












*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Grant Manery, Director, International Shipping Policy;  
Karen Hecks, Chief, Policy Advice—Industry, International Shipping Policy;  
Mark Gauthier, Legal Counsel, Legal Services;  
Margaret Penniston, Senior Parliamentary Advisor (Acting).

### *Du ministère des Transports:*

Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale;  
Karen Hecks, chef, Conseil en matière de politique Industrie, Politique maritime internationale;  
Mark Gauthier, avocat-conseil, Contentieux;  
Margaret Penniston, adjointe parlementaire (intérimaire).



Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

## SENATE OF CANADA

---

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

---

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

---

Tuesday, May 17, 1988

Le mardi 17 mai 1988

Issue No. 26

Fascicule n° 26

Second proceedings on:

Deuxième fascicule concernant:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial  
Marine Activities Act

---

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les  
activités commerciales maritimes

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen
Bell	(or Frith)
Bosa	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Langlois	Spivak
Macdonald	Stewart
(Cape Breton)	Stollery
MacDonald (Halifax)	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen
Bell	(ou Frith)
Bosa	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Langlois	Spivak
Macdonald	Stewart
(Cap-Breton)	Stollery
MacDonald (Halifax)	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 MAI 1988  
(48)

## (Texte)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner, président suppléant.

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), et Turner (3)

*Également présents:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger, avocat.

## Témoins:

*Du Council of Forest Industries of British Columbia:*

Mr. G. E. Bennett, vice-président;

Mr. Robert J. Toporowski, président du comité de la politique nationale du transport.

*De l'Association canadienne des industries maritimes:*

Mr. J. Y. Clarke, président.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988, poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Le greffier informe le Comité que le président et le vice-président sont absents pour raison majeure.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose,

Que durant l'absence du président et du vice-président, l'honorable sénateur Turner préside le Comité.

En conséquence, l'honorable sénateur Turner occupe le fauteuil.

Mr. Bennett dépose un document (*pièce justificative TC-26-1*), fait une présentation et avec son témoin, répond aux questions.

Mr. Clarke dépose un document (*pièce justificative T.C.-26-2*), fait une présentation et répond aux questions.

À 10 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

## ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 17, 1988  
(48)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Turner (3).

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer.

## Witnesses:

*From the Council of Forest Industries of British Columbia:*

Mr. G. E. Bennett, Vice-President;

Mr. Robert J. Toporowski, Chairman, National Transportation Policy Committee.

*From the Canadian Maritime Industries Association:*

Mr. J. Y. Clarke, President.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in order marine activities of a commercial nature.

The Clerk informed the Committee that the Chairman and Vice-Chairman were absent for important reasons.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved—

That in the absence of the Chairman and Vice-Chairman, the Honourable Senator Turner chair the Committee.

Consequently, the Honourable Senator Turner was in the chair.

Mr. Bennett tabled a document (*exhibit TC-26-1*), made a presentation and, along with his witness, answered questions.

Mr. Clarke tabled a document (*exhibit TC-26-2*), made a presentation and answered questions.

The Committee adjourned at 10:30 a.m.

## ATTEST:



## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 17, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Mr. André Reny, Clerk of the Committee:** Honourable senators, I have just received a call from the office of Senator Langlois saying that he is sick. The deputy chairman, Senator Muir, is also sick and cannot attend the meeting either.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** I move that Senator Turner take the chair for this meeting.

**Mr. Reny:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Charles Turner (Acting Chairman)** in the Chair.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, we have with us, from the Council of Forest Industries of British Columbia, Mr. G.E. Bennett and Mr. Robert J. Toporowski.

Mr. Bennett, I understand you would like to make some opening comments.

**Mr. G. E. Bennett, Vice-president, Council of Forest Industries of British Columbia:** Mr. Chairman and honourable senators, we are very happy to be here and to present the position of the Council of Forest Industries of British Columbia with respect to Bill C-52. We are very sorry to hear of the sickness of the chairman and the deputy chairman.

Our written submission has been filed with the clerk. It is not our intention to read that submission, as we understand that it will form part of the proceedings of this committee. However, there are a couple of points that are important to us that we would like to dwell upon. The length and breadth of COFI's activities are fairly suitably described in the submission. Let me say at this point that we represent the forest industry in British Columbia in a wide range of activities, including transportation.

To summarize our position with respect to Bill C-52, we have just one area of interest, and that is intercoastal trade between the west coast and the east coast of Canada that transits the Panama Canal. We wish to make it clear that we take no exception to any other aspect of Bill C-52. Regarding intercoastal trade, it is the contention of the forest industry that the characteristics and nature of shipping between Canada's east and west coast take on all the characteristics of international shipping. The traffic moves on the high seas. It transits the Panama Canal, and it moves in the types and sorts of vessels that are not used or even available elsewhere in Canadian shipping. The traffic only approaches the coast of Canada at each end of a 7,000-mile journey. Our position basi-

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 17 mai 1988

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 9 h 30 pour étudier le projet de loi dont il a été saisi, le Projet de loi C-52 concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

**M. André Reny, greffier du comité:** Honorables sénateurs, je viens de recevoir un appel m'annonçant que le sénateur Langlois est malade. Le vice-président du comité, le sénateur Muir, est malade aussi, ce qui signifie que nous n'avons pas de président.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Je propose que le sénateur Turner préside cette séance.

**M. Reny:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Charles Turner (président suppléant)** préside la séance.

**Le président suppléant:** Nous entendrons aujourd'hui des représentants du Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique, M. G.E. Bennett et M. Robert J. Toporowski.

Monsieur Bennett, je crois comprendre que vous voulez faire une déclaration liminaire.

**M. G.E. Bennett, vice-président, Council of Forest Industries of British Columbia:** Nous sommes très heureux d'avoir la possibilité de témoigner devant votre comité, monsieur le président, au sujet du Projet de loi C-52. Nous regrettons d'apprendre que le président et le vice-président du comité sont malades.

Nous avons adressé le texte de notre mémoire au greffier du comité et nous n'avons donc pas l'intention de le lire, in extenso, étant donné qu'il sera ajouté en annexe au procès-verbal de la séance. Il nous paraît plus utile d'exposer de manière plus détaillée notre position sur les points les plus importants. La nature et les activités de notre organisation, le COFI, sont assez bien décrites dans le mémoire, je crois. Je dirai tout simplement que nous représentons les multiples branches de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique, notamment la branche transport.

En ce qui concerne le Projet de loi C-52, nous n'avons qu'un souci important: le transport maritime intercoastier Est-Ouest, transitant par le canal de Panama. Qu'il soit donc bien entendu que nous ne soulevons aucune objection sur aucun autre aspect du Projet de loi. Par contre, pour ce qui est du transport intercoastier, nous affirmons que ses caractéristiques fondamentales l'assimilent complètement au transport maritime international. En effet, les marchandises sont transportées en haute mer au moyen de navire qu'il serait impossible d'utiliser, ou même de trouver, dans d'autres services maritimes canadiens, et elles transitent par le canal de Panama, ce qui représente un trajet de plus de 7,000 milles.

## [Text]

cally is that the shipping between both coasts of Canada through the Panama Canal has all the characteristics on international movement.

What the forest industries and other resource industries in Western Canada require is the consistent availability of a water alternative to Eastern Canada. This consistency is important to us because it would give us an element of competition to railway transportation, which has a virtual monopoly on transcontinental shipping of resource traffic within Canada. Such consistency is required so that we can plan shipping programs to utilize any vessel that happens to come into position at any time. Finally, we need it in order to be able to use that type of shipping in conjunction with the same type of vessels to which we have free access in servicing our markets on the U.S. east coast, where we have to use international ships in order to be competitive. We have these options in every market we serve except the market here in Eastern Canada. Our competition in every other country with whom we compete, including the United States, has the option of serving east coast markets here in Canada in any ship they choose. Canadian producers of forest products on the west coast of Canada are the only industries forced to use Canadian ships.

Our position is simply this: Exempt from the coastal trade bill shipments between Canada's west coast and east coast which transit the Panama Canal. This is nothing more than the Honourable Otto Lang intended to pursue in 1977 when he was Minister of Transport through draft legislation that he had in place. Unfortunately, it got lost in the priority shuffle. We have been consistent in this position in the last 15 years, at least, in my experience.

We have examined the proceedings of the hearings on Bill C-52 by the House of Commons Standing Committee on Transport, wherein we claim that Canadian ships are unattainable and unavailable for intercoastal trade. We found that the Council of Forest Industries was the only party on record in those hearings that even addressed the issue of intercoastal trade. We found that the issue was discussed only one other time during those hearings, and that was when one of the members of the committee pressed one of the witnesses, the president of the Dominion Marine Association, who, in fact, agreed with the council's position that these types of ships are not obtainable or available for trade between the east coast and the west coast of Canada. That witness also said that he still wants the trade reserved because, as he claimed, Canadian shipowners may some day have ships available and wish to participate in that trade. We feel that two points arise out of that position. First, we find it to be greedy, bare-faced protectionism. Secondly, it would deny the west coast resource industry a marine alternative, now and forever, for a competitive transportation system, for the flimsy reason that Canadian shipowners just might have ships available and might some day want to participate.

## [Traduction]

Ce que réclament les industries forestières et les autres industries des ressources naturelles des provinces de l'Ouest, c'est l'accès permanent à un service de transport sur eau vers l'Est canadien. Nous voulons que cet accès soit permanent car cela garantira un minimum de concurrence aux sociétés de chemins de fer, qui détiennent actuellement un quasi-monopole sur le transport transcontinental des ressources naturelles à l'intérieur du Canada. Ce service de transport par eau nous est indispensable pour nous permettre de planifier nos programmes de transport en utilisant n'importe quel navire positionné au bon endroit, à n'importe quel moment. Finalement, nous avons besoin d'un tel service pour coordonner nos transports vers l'Est canadien avec les types de navires auxquels nous avons librement accès pour desservir nos marchés de la côte Est des États-Unis, car nous devons alors utiliser des navires internationaux pour être compétitifs. De fait, nous disposons de trois options pour desservir chacun de nos marchés, sauf celui de l'Est canadien. Dans tous les autres pays où nous sommes présents, y compris aux États-Unis, nos concurrents ont la possibilité de desservir les marchés de l'Est canadien avec n'importe quel navire. Les producteurs canadiens de produits forestiers des provinces de l'Ouest sont les seuls à être obligés d'utiliser des navires canadiens.

Notre position est très simple: que les dispositions de la Loi sur le cabotage ne s'appliquent pas aux expéditions entre les côtes Ouest et Est du Canada transitant par le canal de Panama. Cela correspond ni plus ni moins à ce que l'honorable Otto Lang avait envisagé dans le projet qu'il avait présenté lorsqu'il était ministre des Transports, en 1970. Hélas, ce projet ne fut jamais adopté, mais cela me permet toutefois d'affirmer que notre position n'a pas varié à ce sujet depuis 15 ans.

Nous avons étudié des procès-verbaux des séances du comité permanent de la Chambre des communes sur les transports consacrées au Projet de loi C-52, lesquelles nous avaient également permis de préciser que les navires canadiens ne sont pas disponibles pour le commerce intercoûtier. Or, nous avons constaté que notre organisation, le COFI, fut la seule à aborder le problème du commerce intercoûtier durant ces audiences. Le problème ne fut évoqué qu'une seule autre fois, quand un membre du comité interrogea un témoin, le président de la Dominion Marine Association, qui estimait d'ailleurs comme nous que les navires de cette catégorie ne sont pas disponibles pour faire du commerce entre les côtes Est et Ouest du Canada. Toutefois, ce témoin affirma que cette catégorie de transport devrait également être réservée car, dit-il, les armateurs canadiens auront peut-être plus tard des navires appropriés pour fournir ce service. Cette position nous oblige à faire deux commentaires. Tout d'abord, elle participe à notre avis d'un protectionnisme particulièrement flagrant et cupide. Ensuite, elle priverait à jamais les entreprises exploitant les ressources naturelles de la côte Ouest d'un service de transport maritime optionnel, et compétitif, pour une raison éminemment frivole, soit que des armateurs canadiens risqueraient d'avoir, Dieu sait quand, les navires requis pour fournir le service.



[Text]

We find that the waiver system contained in the bill unsuitable because of the totally frivolous offers of Canadian shipowners which cause bureaucratic delays and which result in lost opportunities. The bill ignores the need for flexibility when planning shipping programs. We feel that everyone's interests—and by everyone, we mean the west coast industries as well as the Canadian shipowners—could be adequately served if the legislation were to exempt intercoastal shipping via the Panama Canal from the restrictions contained in Bill C-62 with the proviso that this exemption could be lifted by order in council if some day Canadian ships do, in fact, become available and obtainable and if some day Canadian shipowners do, in fact, want to participate in the trade. We do not pretend to be experts in drafting legislation, but it is our understanding that it is possible to include an enabling clause or clauses in the bill to facilitate an intention of protecting Canadians, if that happy day ever arises. To continue these restrictions against intercoastal shipping is nothing more than to continue protection for a non-existing Canadian industry.

Gentlemen, thank you for hearing us. We would be prepared to answer any questions you may wish to ask.

**The Acting Chairman:** Thank you. Do you have any further information, Mr. Toporowski?

**Mr. Robert J. Toporowski, Manager, Transportation Planning, Chairman, National Transportation Policy Committee, Council of Forest Industries of British Columbia:** No, but I am quite prepared to answer any questions.

**Senator MacDonald (Halifax):** Who was the witness you quoted?

**Mr. Bennett:** My point was that the Council of Forest Industries was the only party on record in the Common's committee hearings to raise the issue of intercoastal shipping in any way, and the only one who commented on it was the president of the Dominion Marine Association and only when pressed by one of the members of the committee.

**Senator MacDonald (Halifax):** Your point is clear. You say that the waiver system set out in the bill does not meet your needs.

**Mr. Bennett:** It does not.

**Senator MacDonald (Halifax):** On page 6 of your brief you state:

Our members' attempts to obtain waivers have, in the past, been frustrated through bureaucratic delays and frivolous roadblocks thrown up by Canadian shipping interests that are inherent in the waiver process.

You say that a waiver cannot be obtained within 24 hours.

**Mr. Bennett:** In many cases we have found that it could not be obtained within 24 hours. Because of some of these roadblocks that have been put in place, in several cases the waiver system has resulted in lost opportunities in that the traffic never moved at all.

[Traduction]

Selon nous, le système d'exemption prévu par le projet de loi est inacceptable car les armateurs canadiens font des offres tout à fait frivoles, qui ne peuvent entraîner que des retards bureaucratiques et nous faire perdre des opportunités. Le projet de loi ne tient aucunement compte du critère de souplesse qui nous est indispensable pour planifier nos programmes de transport. Nous estimons que les intérêts de tout le monde, aussi bien des industries de la côte Ouest que des armateurs canadiens, pourraient être adéquatement protégés si le projet de loi n'était pas appliqué au transport maritime intercôtier par le canal de Panama, sous réserve que cette exemption puisse être levée par décret du conseil si des navires canadiens devenaient un jour disponibles et des armateurs canadiens voulaient en fait participer à ce type de transport. Nous n'avons pas la prétention de pouvoir rédiger le projet de loi en ce sens mais nous croyons comprendre qu'il serait tout à fait possible d'y inclure une ou des clauses conformes à notre recommandation. Appliquer les restrictions du projet de loi au transport maritime intercôtier reviendrait purement et simplement à offrir une protection à une industrie inexistante au Canada.

Merci beaucoup de votre attention. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

**Le président suppléant:** Merci. Avez-vous d'autres informations à nous communiquer, M. Toporowski?

**M. Robert J. Toporowski, directeur, planification des transports, président, Comité de la politique nationale des transports, Council of Forest Industries of British Columbia:** Non, je suis prêt à répondre à vos questions.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Qui était le témoin dont vous avez parlé tout à l'heure?

**M. Bennett:** C'était le président de la Dominion Marine Association, qui fut le seul autre témoin à aborder cette question durant les audiences du Comité de la Chambre des communes, et qui ne l'avait fait qu'après avoir été interrogé par un membre du Comité.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Votre argument est très clair: vous dites que le système d'exemption prévu par le projet de loi ne répond pas à vos besoins.

**M. Bennett:** Exactement.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous dites dans votre mémoire

que les tentatives effectuées par vos membres pour obtenir des exemptions ont toujours buté sur les retards bureaucratiques et l'opposition frivole des sociétés canadiennes de transport maritime.

Voulez-vous dire qu'on ne peut pas obtenir une exemption en 24 heures?

**M. Bennett:** Nous constatons qu'il est très souvent impossible de l'obtenir en 24 heures. A cause des obstacles mis sur notre route, il est arrivé à plusieurs reprises que nous ayons perdu des occasions, parce que nous n'avions pas obtenu d'exemption.



[Text]

**Senator MacDonald (Halifax):** Would it be too much trouble to find out how many applications for waivers were made by your association in the last three years?

**Mr. Bennett:** Our association does not make the applications; it is the individual companies that do that. We only hear about it when there are problems.

**Mr. Toporowski:** With the frustration which results in attempting to get waivers, they tend to ignore the alternative. In other words, they become frustrated, so they forget about it.

**Senator MacDonald (Halifax):** I understand that, but I think it would be helpful if you could give us that information, because you are making a very serious point. Glancing at your submission to the House of Commons committee, I would suggest that you are making the point considerably stronger here than you did there. It would be helpful if you could give us an example of a substantial delay in the issuance of a waiver.

**Mr. Bennett:** I believe the Canadian Transport Commission is the body that receives these applications at the outset from the industry or the vessel that wants to obtain the waiver. As I said, we do not document those but, given some time, I think we could give you examples.

Some of the cases I have put before politicians and others involve sheafs of telexes which have gone back and forth. The applicant telexes the CTC to inform the commission that they have the ship and they would like to obtain a waiver. The CTC then goes out to a community of interest in the shipping business and informs them of the application. Offers come in which do not correspond in any way, shape or form to the requirements of the vessel. This all takes time. I believe the CTC is obligated to conduct a search for a suitable ship. While all this is going on, the ship is slipping out of position, in terms of being able to handle the trade.

We are making our point stronger to you because the Senate is the last hope we have.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** What are you referring to when you talk about eastern Canada?

**Mr. Bennett:** The east coast includes the Atlantic provinces, Montreal, Quebec City and Toronto. It includes anywhere you can reach in transiting the Panama Canal.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** What is the relationship between the companies you represent and the shipping companies?

**Mr. Bennett:** There is really no relationship at all. There are no west coast shipping companies involved. They are all in the east or in the Great Lakes. There is not much of a relationship at all so far as Canadian shipping companies are concerned.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Have you ever worked out what you would consider to be the saving if you could ship by water rather than by rail?

**Mr. Bennett:** It is not a case of shipping by water instead of by rail. It is another alternative that gives us a competitive tool

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous serait-il possible de savoir combien de demandes d'exemption ont été présentées par votre association, depuis trois ans?

**M. Bennett:** Ce n'est pas notre association qui présente les demandes, ce sont les sociétés concernées. Nous n'en entendons parler que lorsqu'il y a des problèmes.

**M. Toporowski:** Considérant les difficultés que pose l'obtention d'une exemption, les sociétés ont tendance à se détourner de cette solution. Autrement dit, pourquoi se battre quand on sait que ça ne sert à rien?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** J'entends bien mais j'estime qu'il nous serait quand même très utile d'avoir cette information, pour justifier votre argument. Permettez-moi d'ailleurs de dire qu'à en juger par le procès-verbal de la séance du comité de la Chambre des communes, vous avez présenté votre argument de manière beaucoup plus vigoureuse devant nous. Il nous serait néanmoins utile d'avoir des exemples précis.

**M. Bennett:** Je crois que c'est la Commission canadienne des transports qui est habilitée à recevoir ces demandes. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas documenté de cas précis mais, si vous nous donner un peu de temps, je suis sûr que nous pourrions le faire.

Lorsque j'ai soulevé des cas spécifiques avec des politiciens, notamment, j'ai envoyé des copies de télex innombrables. Le candidat envoie un télex à la CCT pour l'informer qu'il a trouvé un navire et qu'il souhaite une exemption. La CCT s'adresse alors à la collectivité des transporteurs pour lui communiquer la demande. Des offres sont alors envoyées, qui ne correspondent aucunement aux besoins énoncés. Tout cela prend du temps. Je crois que la CCT est obligée de chercher s'il y a un navire approprié. Pendant tout ce temps, d'autres offres sont faites au navire envisagé à l'origine, qui risque de ne plus être disponible au moment voulu.

Si nous présentons notre argument de manière beaucoup plus vigoureuse devant votre comité, c'est parce que le Sénat est notre dernier espoir.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Pourriez-vous préciser ce que vous entendez par l'Est canadien?

**M. Bennett:** La côte Est englobe les provinces Atlantiques, Montréal, Québec et Toronto. En fait, elle englobe toute région que l'on peut atteindre en passant par le canal de Panama.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Quel rapport y a-t-il entre les sociétés que vous représentez et les sociétés de transport maritime?

**M. Bennett:** Aucun. Il n'y a pas de société de transport maritime sur la côte Ouest, elles sont toutes sur la côte Est ou autour des Grands lacs.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Avez-vous déjà calculé les économies que vous pourriez réaliser si vous pouviez transporter vos produits par eau plutôt que par fer?

**M. Bennett:** Ce n'est pas là le problème. Notre objectif est simplement d'avoir une option qui nous permette d'utiliser

[Text]

with which to negotiate with the railways. When there is no alternative by water, then the railways have a monopoly on that traffic. They have no competition.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Generally speaking, am I correct that it is cheaper to ship in bulk by water than by rail?

**Mr. Bennett:** It usually is, yes.

**Senator MacDonald (Halifax):** Is this your only objection to Bill C-52?

**Mr. Bennett:** Yes.

**The Acting Chairman:** What is the difference in terms of time between shipping from the west coast to the east coast by rail and by ship?

**Mr. Bennett:** We have a lot of experience in terms of shipping to the east coast of the United States by vessels and we have found that up until about five years ago the timing was not much different. However, the railways are improving their services and it is getting to the point where they are faster than ships by a substantial margin.

**The Acting Chairman:** Is there much difference in cost?

**Mr. Bennett:** Yes, there is a big difference in cost.

**The Acting Chairman:** What is the difference in percentages?

**Mr. Bennett:** We do not ship anything by water to any great extent, so it is hard to know what the costs are until you become involved with it. I can tell you that in shipping to the west coast of the United States our costs are substantially lower by water. However, the railways have responded by reducing their rates in order to compete with that water alternative.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Is there any competition between the railways?

**Mr. Bennett:** With the passage of Bill C-18, competition has started to develop. We look forward to further developments in that area.

**The Acting Chairman:** Are there any further questions?

**Senator Macdonald (Cape Breton):** They made their point very clearly.

**The Acting Chairman:** On behalf of the committee, Mr. Bennett and Mr. Toporowski, thank you for coming and expressing your views. It was a very interesting brief. Our next witness is Mr. Clarke, President of the Canadian Maritime Industries Association.

Welcome to the committee, Mr. Clarke. Would you please proceed?

**Mr. J.Y. Clarke, President, Canadian Maritime Industries Association:** Mr. Chairman and honourable senators, first I would like to express our thanks and appreciation for this opportunity to make our views on Bill C-52 known to this committee. The Canadian Maritime Industries Association was formerly known as the Canadian Shipbuilding and Ship

[Traduction]

l'argument de la concurrence lorsque nous négocions avec les sociétés de chemin de fer. Si il n'y a pas d'option, les sociétés de chemin de fer détiennent un monopole de fait. Il n'y a plus de concurrence.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Peut-on cependant considérer que le transport en vrac, par mer, coûte moins cher que le transport ferroviaire?

**M. Bennett:** En règle générale, oui.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** C'est donc tout ce que vous reprochez au Projet de loi C-52?

**M. Bennett:** Oui.

**Le président suppléant:** Sur le plan des délais, quelle différence y a-t-il entre les deux types de transport, de la côte Ouest à la côte Est?

**M. Bennett:** Nous expédions très souvent nos marchandises par bateau vers la côte des États-Unis et, jusqu'à il y a environ cinq ans, il n'y avait quasiment aucune différence quant à la durée du trajet. Toutefois, les sociétés de chemin de fer améliorent aujourd'hui leurs services, à un point tel qu'il y a maintenant une différence substantielle en leur faveur.

**Le président suppléant:** Quelle est la différence au niveau des coûts?

**M. Bennett:** Il y a une grosse différence en matière de coûts.

**Le président suppléant:** Quel est le pourcentage?

**M. Bennett:** Il m'est difficile de le dire car nous n'expédions certainement pas de quantités importantes par eau. Je peux par contre vous dire que les coûts du transport maritime vers la côte Est des États-Unis sont sensiblement moins élevés que ceux du transport ferroviaire. Je précise toutefois que les sociétés de chemin de fer ont réagi à cette situation en abaissant leurs tarifs.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Y a-t-il une concurrence quelconque au transport ferroviaire?

**M. Bennett:** La concurrence commence à s'instaurer, suite à l'adoption du projet de loi C-18. Nous espérons que cette tendance va continuer.

**Le président suppléant:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Je crois que les témoins ont très bien présenté leur argument.

**Le président suppléant:** Messieurs Bennett et Toporowski, je vous remercie sincèrement, au nom de tous les membres du comité. Votre mémoire était très intéressant. Nous allons maintenant entendre des représentants de l'Association canadienne des industries maritimes.

Monsieur Clarke, je vous donne la parole.

**M. J. Y. Clarke, président, Canadian Maritime Industries Association:** Monsieur le président, je commence par vous remercier très sincèrement de nous permettre d'exposer notre point de vue sur le Projet de loi C-52. La Canadian Maritime Industries Association s'appelait autrefois la Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association. Elle représente 21



*[Text]*

Repairing Association. We represent 21 Canadian shipyards, which include all of the larger yards, most of the medium-sized yards and some of the smaller yards in Canada. In addition, we represent 82 associated Canadian companies, which provide marine equipment and services to shipyards, or are engaged in marine industrial research and development. The number of employees represented by our association is approximately 20,000.

To set the stage for our association's comments concerning Bill C-52, a brief description of the state of our industries, and the potential for their future development, is considered in order. It is undoubtedly well known to honourable senators of this committee that, as an industrial sector, shipbuilding and ship repairing has undergone a drastic slump in recent years in virtually every country of the western world which operates shipyards. I will not dwell on specific causes for this global crisis in which shipyards have found themselves, other than to note that it was reflective of the overall economy and, within it, substantial reductions of marine transportation of bulk and general cargo. The demand for new ships declined rapidly while shipyards were still producing at very high levels. Canadian shipyards were not exempt from this slump in any way. To illustrate, I would like to provide you with a few numbers from our CMIA annual report. In 1976, our member shipyards' order books—that is, vessels under construction and on order—totalled some 500,000 gross tonnes. This order book began to decline in the following year and, in the early 1980s, this decline accelerated. In 1986, the order book total had decreased to less than 41,000 gross tonnes, a reduction to 8.1 per cent, or about one-twelfth, of the total 11 years earlier, with most of the contracts being for government ships.

It is difficult to predict with any accuracy what the future portends within our industries, but there are certainly some encouraging signs. With respect to government contracts, the 1987 White Paper on Defence, the Coast Guard's Fleet Plan, and the Department of Fisheries and Oceans Vessel Acquisition Plan hold promises for a reasonable level of shipyard activity for some of our yards, but not enough to sustain our industry at the level which, we believe, constitutes a minimum national shipyard industrial base. In our view, this must not only accommodate naval requirements of the Canadian Defence Industrial Base, but also the important needs of Canadian coastal, internal and international shipping, and Canadian commercial ports used by foreign shipping in times of both peace and war. To develop and sustain this core capacity, our yards must again build their strength on commercial contracts.

We consider that this would be a realistic goal, as significant Canadian commercial shipping requirements now exist and seem to be growing. For example, Canadian fisheries, having recovered from a deep slump in the last few years, now find themselves out of the doldrums and in profitable operation. Our fishing fleets, however, need to be upgraded and modernized to remain cost effective and competitive. We know that

*[Traduction]*

chantiers navals, la plupart de ceux de taille moyenne et certains des petits. Nous représentons également 82 sociétés canadiennes connexes, c'est-à-dire fournissant des services et du matériel maritimes aux chantiers navals ou des services de recherche et de développement industriels maritimes. Globalement, nous représentons environ 20 000 employés.

Pour établir le contexte général de nos commentaires sur le projet de loi, il ne serait peut-être pas inutile de décrire brièvement l'état de notre industrie et ses perspectives d'expansion. Les honorables sénateurs sont évidemment tout à fait conscients du fait que l'industrie de la construction navale vient de traverser une période particulièrement difficile, dans pratiquement tous les pays du monde occidental. Je n'insisterai pas sur les causes particulières de la crise globale qui vient de nous atteindre, sauf pour préciser qu'elles ont été le reflet direct de la conjoncture économique mondiale, qui a entraîné une baisse considérable du transport de marchandises par la voie maritime. La demande de nouveaux navires a chuté brutalement, alors que les chantiers navals continuaient d'opérer à des taux de production très élevés. Les chantiers navals canadiens n'ont pas été épargnés par la crise. Pour illustrer cette situation, je vais citer quelques chiffres extraits du rapport annuel de notre Association. En 1976, les carnets de commande des chantiers faisant partie de notre Association totalisaient environ 500 000 tonnes brutes, ce qui englobe à la fois les navires en construction et ceux en commande. Le déclin a commencé de se manifester l'année suivante et s'est sensiblement accéléré au début des années 1980. En 1986, les commandes totales s'élevaient à moins de 41 000 tonnes brutes, ce qui ne représentait plus que 8,1 p. 100, soit environ un douzième, du total enregistré onze années avant, et la plupart des contrats concernaient des commandes publiques.

Il est difficile de prédire l'avenir de notre industrie, mais nous percevons des signes très encourageants. En ce qui concerne les commandes publiques, le Livre blanc sur la défense, déposé en 1987, le plan d'équipement de la Garde côtière, et le plan d'équipement du ministère des Pêches et Océans nous permettent d'envisager un niveau d'activité raisonnable dans certains de nos chantiers, mais pas encore suffisant cependant pour permettre à notre industrie d'atteindre le niveau d'activité que nous jugeons essentiel pour nous doter d'une structure industrielle nationale de base dans ce secteur. D'après nous, nous ne pourrions atteindre ce résultat que si nous pouvons répondre aux besoins non seulement de la structure industrielle de défense du Canada, mais aussi du transport maritime canadien intérieur et international et des activités commerciales des bateaux étrangers au Canada. Pour constituer cette capacité productrice de base, il faut que nos chantiers aient accès à des contrats commerciaux.

Cet objectif nous paraît tout à fait réaliste, car les besoins de transport maritime commerciaux du Canada semblent augmenter. Par exemple, après la récession d'il y a quelques années, l'industrie canadienne des pêches est redevenue rentable et nos flottilles de pêche devront être modernisées pour rester compétitives. Nous savons que des investissements considérables seront consacrés à cela ces prochaines années, étant



## [Text]

considerable capital will be spent in this regard in the next few years due to the age of the existing fleets and the fact that, until recently, economic pressures on the fishing industries have limited or precluded necessary capital investment. With respect to the coasting trade in the Canadian Arctic, it is generally believed that a gradual increase will occur as, sooner or later, exploration and production of crude oil and natural gas in the Western Arctic and Sverdrup Basin will accelerate substantially. In addition, exploration and shipment of mineral ores, together with supplies of fuel and general cargo to northern communities, including North Warning System sites, will continue and may grow. Concerning offshore development on the east coast, further exploration and a phasing into production will also accelerate, possibly sooner rather than later.

In general, worldwide shipping is now on the increase, after its slump of a few years ago. It appears that Canadian shipping will follow suit.

This being the case, one would expect Canadian shipyards to be forecasting a considerable growth in commercial work, but this simply is not so. What, then, is lacking? The answer lies in one word: "policy". By this, we include the recently negotiated Free Trade Agreement, on which I would like to spend a minute or two.

In chapter XII of the Free Trade Agreement, the United States marine industry is protected by exemption of the Jones Act from the agreement's provisions. The Canadian marine industry enjoys no such protection.

It is noted that, in the preamble to chapter 4, Canada has reserved the right to apply quantitative restrictions on U.S. vessels until the U.S. relaxes prohibitions under the Jones Act on Canadian vessels. This reservation will not be effective unless a zero quota for the importation of U.S.-owned ships is imposed from the outset.

Also, U.S. flag ships use U.S. shipyards for refits and repairs, otherwise they are subjected to a 50 per cent customs duty on return to the United States. For Canadian operators refitting their ships in United States yards, the duty imposed is 25 per cent. With the phasing out of these duties over a 10-year period, it would seem that, eventually, the ship repairing market would open up to Canadian yards. However, a draft Transportation Annex to the agreement, which would have prevented the United States from enacting further restrictive legislation unless it exempted Canada, does not appear in the final text; therefore, the U.S. is free to require U.S. flag ships to be refitted and repaired in American shipyards. We do not believe that Canadian shipyards will benefit to any great extent from the Free Trade Agreement.

On policy, it is the opinion of our association that more specific policy currently exists with respect to shipbuilding and ship repairing in Canada. We believe that, as a major mari-

## [Traduction]

donné, d'une part, l'âge des flottilles actuelles et, d'autre part, le fait que les pressions économiques exercées sur l'industrie de la pêche ont empêché celle-ci d'effectuer pendant plusieurs années les investissements nécessaires. En ce qui concerne le cabotage dans l'Arctique canadien, on estime généralement qu'il finira bien par se développer, car, tôt ou tard, les activités de prospection et de production de pétrole et de gaz naturel dans l'Arctique occidental et le bassin Sverdrup vont prendre de l'expansion. En plus, les activités de prospection et de production de minerais vont continuer, voire se développer, et il faudra approvisionner les collectivités du Nord, ainsi que les sites du système d'alerte du Nord, en carburant et en marchandises de toute nature. Considérant enfin les perspectives sur la côte Est, on peut s'attendre à une reprise et à une accélération des activités de prospection et de production extracôtières.

Dans l'ensemble, après la récession d'il y a quelques années, l'industrie mondiale du transport maritime est maintenant en période de croissance. Tout permet de croire que l'industrie canadienne va suivre le mouvement.

Cela étant, on devrait s'attendre à ce que les chantiers navals canadiens prévoient une expansion considérable de leurs activités commerciales, ce qui n'est pas du tout le cas. Pourquoi? Tout simplement, à cause des politiques de l'État, dans lesquelles j'inclus l'Accord sur le libre-échange, dont je voudrais parler pendant quelques instants.

Le chapitre 12 de l'Accord de libre-échange stipule que l'industrie maritime des États-Unis sera protégée, étant donné que les dispositions du Jones Act ne seront pas touchées par celles de l'Accord. L'industrie maritime canadienne ne bénéficie d'aucune protection de cette nature.

Le préambule du chapitre 4 précise que le Canada se réserve le droit d'imposer des restrictions quantitatives aux navires américains, jusqu'à ce que les États-Unis assouplissent l'interdiction imposée aux navires canadiens par le Jones Act. Cependant, cette réserve n'entrera pas en vigueur si nous n'imposons pas dès le début un quota zéro à l'importation de navires américains.

D'autre part, les navires battant pavillon américain sont rééquipés et réparés dans des chantiers navals américains; sinon, ils sont assujettis à des droits de douane de 50 p. 100 lorsqu'ils reviennent aux États-Unis. Quand des exploitants canadiens veulent rééquiper leurs navires dans les chantiers navals américains, ils sont assujettis à un droit de douane de 25 p. 100. Avec l'abolition de ces droits de douane, sur une période de dix ans, on pourrait penser que les chantiers canadiens auront accès au marché de la réparation navale. Toutefois, un projet d'annexe sur les transports qui devait être inclus dans l'Accord pour interdire aux États-Unis d'appliquer au Canada d'autres restrictions de nature législative n'apparaît pas dans le texte final. En conséquence, les États-Unis seront tout à fait libres d'exiger que les navires battant pavillon américains soient rééquipés et réparés dans chantiers navals américains. Nous nous demandons quel avantage les chantiers navals canadiens vont tirer de l'Accord de libre-échange.

Toujours dans le domaine des politiques publiques, notre Association estime que le pays devrait se doter d'une politique beaucoup plus précise en ce qui concerne la construction et la

*[Text]*

time trading nation with the world's longest coastline, Canada should have such a policy, as a component of a broader maritime policy perhaps, and we have been pressing for this for several years. Since the phasing out of the Shipbuilding Industry Assistance Program and the Productivity Improvement grants in 1985, Canadian shipyards are virtually unique among the world's shipbuilding nations, all of which enjoy subsidies or government assistance in some form or other, in some cases in excess of 50 per cent of construction cost. This situation persists in spite of Prime Minister Mulroney's public statements, both before and shortly after the September, 1984 election, that a Progressive Conservative government would consider the revitalization of Canadian shipyards to be a matter of high priority. Our association is still waiting for the development of national policies concerning shipbuilding, ship repairing and associated marine industries. In Bill C-52, however, we believe that the potential exists, with appropriate revision, for a component of maritime policy to be implemented which will protect the interests of shipbuilding in Canada and Canadian maritime industries.

I move now to the review of Bill C-52. The purpose of this bill, as we understand it, is to reserve for Canadians trade and commercial marine activities in waters over which Canada exercises jurisdiction. We do not believe that Bill C-52, as passed to the Senate, adequately achieves this purpose. The CMIA submits the following comments to support this belief:

1. Subsection 2(1), "Canadian ship". The definition of a Canadian ship for the purpose of this act merely requires that a ship be registered in Canada with relevant duties and taxes having been paid (or, be a small Canadian-built craft exempted from registration under the Canada Shipping Act).

No requirement is mentioned concerning country of origin or country of refit and repair. The CMIA views this definition as being inadequate, as it simply perpetuates the status quo, which falls far short of maximizing benefits to Canada in what is a purely Canadian trade requirement.

About 725 ships are currently engaged in the Canadian coasting trade and, of these, over 300—or 42 per cent—are foreign built, including most of the newer vessels. If our shipbuilding and ship repair industry is to survive in a healthy state, then a "build Canadian" philosophy must be adopted by Canadian commercial shipowners and operators. The CMIA recommends that Bill C-52 be revised to require all Canadian ships engaged in the Canadian coasting trade to be Canadian built. We realize, of course, that implementation of such a revision must be phased in over a number of years, with appropriate "grandfather" provisions included.

2. Refit and Repair. Further to this, CMIA recommends that all ships engaged in the Canadian coasting

*[Traduction]*

réparation navales. Comme nous sommes l'une des grandes nations commerçantes du monde, avec la côte la plus longue, nous devrions nous doter d'une telle politique, peut-être dans le cadre d'une politique maritime plus générale, comme nous le réclamons depuis plusieurs années. Depuis l'abolition du Programme d'aide à l'industrie de la construction navale et des subventions d'amélioration de la productivité, en 1985, les chantiers navals du Canada sont quasiment les seuls au monde à ne pas bénéficier de subventions ou d'aides publiques, sous une forme ou une autre. Dans certains pays, cette aide représente plus de 50 p. 100 des coûts de construction. Cette situation persiste malgré les déclarations publiques du premier ministre Mulroney, notamment avant et peu après son élection de septembre 1984, établissant que la revitalisation des chantiers maritimes canadiens serait l'une des premières priorités d'un gouvernement progressiste-conservateur. Notre Association attend toujours l'élaboration de politiques nationales au sujet de la construction navale, de la réparation navale et des industries maritimes connexes. Toutefois, s'il était correctement modifié, le Projet de loi C-52 pourrait constituer l'ébauche d'une politique maritime protégeant adéquatement la construction navale canadienne et les industries connexes.

Si nous avons bien compris, le but de ce projet de loi est de réserver aux Canadiens les activités de transport maritime commerciales dans les eaux sur lesquelles le Canada exerce sa souveraineté. Hélas, tel qu'il a été adressé au Sénat, le Projet de loi C-52 ne permet pas vraiment d'atteindre cet objectif. Voici donc nos commentaires détaillés.

Paragraphe 2(1): «Navire canadien». La définition d'un navire canadien dans le cadre de ce projet de loi exige simplement que le navire soit immatriculé au Canada et que les droits et taxes pertinents aient été acquittés, ou qu'il s'agisse d'un petit navire construit au Canada et exempté de l'immatriculation au titre de la Loi sur la marine marchande du Canada.

On n'y trouve aucun critère concernant le pays d'origine ou le pays de rééquipement ou de réparation. Notre Association estime que cette définition n'est pas satisfaisante dans la mesure où elle se contente de perpétuer le statu quo, qui est loin d'optimiser les avantages que pourrait tirer la nation d'une activité commerciale purement canadienne.

Sur les 725 navires qui font actuellement du cabotage au Canada, plus de 300, soit 42 p. 100, ont été construits à l'étranger, et cela vaut surtout pour les nouveaux. Si notre industrie de la construction et de la réparation navales doit survivre et prospérer, il est essentiel que les armateurs et exploitants canadiens adoptent une politique d'achat au Canada. L'Association recommande que le projet de loi C-52 soit modifié pour exiger que tous les navires canadiens faisant du cabotage au Canada aient été construits au Canada. Certes, nous comprenons bien qu'une telle disposition devrait entrer en vigueur progressivement, sur plusieurs années, c'est-à-dire qu'elle devrait contenir une clause appropriée de protection des droits acquis.

Rééquipement et réparation. Notre Association recommande également que tous les navires faisant du cabotage



*[Text]*

trade be required to have all refits and repairs—other than emergency repairs—performed in Canadian shipyards. It is only through such a policy that our shipbuilding and repair yards can remain viable.

These two recommendations which we have formulated represent a significant departure from past practice; and I would like to discuss this departure from two quite different viewpoints.

First, world-wide patterns in shipbuilding have undergone major changes in recent years. Until the late 1970s, the world leaders were in Europe, but Canada could compete quite well, and over 95 per cent of shipyard contracts were to commercial accounts, with a significant percentage being orders from abroad.

More recently, the leadership in world shipbuilding has shifted to the Far East. At the end of 1987, according to Lloyd's Register of Shipping, South Korea had overtaken Japan as leader, with 26.7 per cent of the World Order Book compared to Japan's 22.4 per cent. Taiwan, and the People's Republic of China accounted for 3.7 per cent and 3.5 per cent respectively. Thus, these four nations have captured over 56 per cent of the world's shipbuilding market. This is a remarkable achievement in less than a decade, and is the result of a combination of three factors: Modern, highly productive shipyards, low labour costs and massive assistance from the governments concerned. By comparison, the entire European Economic Community's share totalled 16.6 per cent, and Canada was credited with 0.2 per cent.

Shipbuilding nations have realized that in the face of such competition major changes of attitude are required. If the industry is considered essential, its survival must depend on subsidies, concessionary financing proposals to prospective buyers, government assistance to modernize, discontinuance of some product lines and specialization on others, operating subsidies to owners, restricted or reserved trade practices, or some combination of these. Most maritime nations have already made such changes; Canada has not. In Bill C-52, a requirement for Canadian flag ships licensed to engage in the coasting trade or participate in commercial marine activities in waters over which Canada exercises jurisdiction, to be built and maintained in Canada, is the logical first step to ensure the existence of a shipbuilding industry and infrastructure in Canada into the future.

The second area of discussion of the association's recommendations centres around the different interests of the various groups involved in marine transportation. First there is the shipper, the Canadian company or individual with a requirement to transport goods from Point A to Point B. This is a very large group and includes manufacturers, the mining industry, forest products industries, fisheries and the petroleum industry, among many others. This group seeks to minimize transportation costs, to keep the price of delivered products as low as possible, and its voice is strong. It is natural that that group opposes regulation of any sort, and that it views its interests being best served by having access to the most economical

*[Traduction]*

au Canada soient obligés de se faire rééquiper et réparer dans des chantiers navals canadiens, sauf en cas d'urgence. C'est seulement avec une telle politique que nos chantiers navals pourront être viables.

Ces deux recommandations constituent un changement important par rapport aux pratiques du passé, et je crois que quelques précisions seraient justifiées.

Tout d'abord, l'industrie mondiale de la construction navale vient de connaître des mutations profondes. Jusqu'à la fin des années 1970, les leaders mondiaux étaient européens mais le Canada restait très compétitif; plus de 95 p. 100 des contrats provenaient de sociétés commerciales, et un pourcentage élevé venait de l'étranger.

Ces dernières années, le flambeau est passé entre les mains de pays d'Extrême Orient. Fin 1987, à en croire la Lloyd's, la Corée du Sud venait de dépasser le Japon puisqu'elle avait reçu 26,7 p. 100 des commandes mondiales contre 22,4 p. 100 pour le Japon. Taiwan et la République populaire de Chine représentaient alors respectivement 3,7 p. 100 et 3,5 p. 100 du marché. Autrement dit, ces quatre nations détenaient alors plus de 56 p. 100 du marché mondial de la construction navale, résultat remarquable atteint en moins d'une décennie grâce à trois facteurs: des chantiers modernes et très productifs, de faibles coûts de main-d'œuvre, et l'aide massive des pouvoirs publics. En comparaison, la part totale de la Communauté économique européenne était tombée à 16,6 p. 100, et celle du Canada à 0,2 p. 100.

Les nations concernées savent bien qu'elles doivent modifier profondément leur politique face à une telle concurrence. Celles qui estiment que cette industrie est essentielle savent maintenant que sa survie dépend de subventions, de l'offre de modalités de crédit préférentielles, de l'aide des autorités publiques pour se moderniser, abandonner certains produits et se spécialiser dans d'autres, de l'offre de subventions d'exploitation aux armateurs, et de l'adoption de certaines pratiques commerciales restrictives ou réservées. La plupart des nations maritimes ont déjà adopté certaines de ces politiques, mais pas le Canada. Exiger que les navires battant pavillon canadien soient construits et entretenus au Canada s'ils font du cabotage au Canada ou participent à des activités maritimes commerciales dans les eaux sur lesquelles le Canada exerce sa souveraineté constituerait la première étape logique d'un programme destiné à garantir la survie de l'industrie et de l'infrastructure maritimes du Canada.

Le deuxième thème important des recommandations de l'Association concerne les intérêts différents des participants au transport maritime. Il s'agit, en premier lieu, de l'expéditeur, c'est-à-dire de la société ou de l'individu qui doit faire transporter des marchandises d'un point A à un point B. Cela représente une collectivité très importante qui englobe notamment des entreprises de fabrication, d'extraction minière, de production forestière, de pêche et de production pétrolière. Ces entreprises, qui souhaitent minimiser leurs frais de transport pour maintenir les prix de leurs produits le plus bas possible, sont particulièrement influentes. Il est naturel qu'elles s'opposent à toute forme de réglementation et qu'elles affirment que



[Text]

shipping services available anywhere in the world to transport its goods.

Secondly, we have the Canadian shipowner. He is looking for maximum market protection to ensure that cargo transportation is reserved for Canadian-owned ships. He would prefer the freedom to register his ships elsewhere than Canada to reduce crewing and other operating costs, to build his ships wherever the construction costs are lowest to refit them in the most economical repair yards and to maximize profitability while keeping freight rates low. All very understandable.

Finally, the shipyards. The interests of the shipbuilding and repairing industries are best served by maximizing commercial contracts from shipowners.

It is unfortunate that, of these four groups, the shipyards group alone receives no support, assistance or protection in the form of legislation or regulations.

As a result, our shipyard industries cannot compete successfully for commercial contracts, domestic or foreign, against other shipbuilding nations, virtually all of which provide assistance to shipyards, as mentioned earlier.

The Canadian Maritime Industries Association believes that the Government of Canada is sincere when it states that a viable shipbuilding and repairing infrastructure is vital to our country. To ensure this, we conclude that the recommendations made earlier in this presentation constitute a logical first step which, if supported by a balanced assistance program, could sustain all aspects of commercial marine activities in Canada into the future, without unduly penalizing any particular sector.

Mr. Chairman and honourable senators, I would again like to thank you for giving the Canadian Maritime Industries Association the opportunity to express its views on Bill C-52.

**The Acting Chairman:** Thank you, Mr. Clarke. Are there any questions?

**Senator Macdonald (Cape Breton):** The fact that you cannot compete with foreign yards is simply cost related. If you want ships built in Canada the government will have to make up the difference between what it would cost to have a ship built elsewhere and what it would cost to have one built in Canada. Is that not fundamentally improper?

**Mr. Clarke:** It is rarely as straightforward as that, senator, and let me cite an example; let us consider a 170-foot ship required by a Canadian owner. Let us say that the lowest acceptable Canadian bid is \$10 million. If that bid solicitation had gone to Europe a bid might have been received from a British yard. Before that bid leaves the British shipyard the shipyard contacts the British Department of Trade and Industry and obtains up to 28 per cent of the construction value of the ship. Therefore, if the British price were also \$10 million, then that yard would quote \$7.2 million as opposed to Canada's \$10 million. Therefore, the Canadian owner, quite

[Traduction]

leur intérêt exige qu'elles aient accès aux services de transport maritime les plus économiques au monde.

Considérons en deuxième lieu l'armateur canadien, qui réclame le maximum de protection pour que le transport des marchandises soit réservé à des navires appartenant à des intérêts canadiens. L'armateur préférerait avoir la possibilité d'immatriculer ses navires ailleurs qu'au Canada, pour réduire ses frais de main-d'œuvre et d'exploitation, et pouvoir faire construire ou réparer ses navires là où les coûts de construction et de réparation sont les plus bas, de façon à optimiser ses profits tout en maintenant ses taux de fret les plus bas possibles. Il n'y a rien là que de très normal.

Finalement, examinons la situation des chantiers navals et des industries connexes, dont l'intérêt est d'obtenir le maximum de contrats commerciaux des armateurs.

Il est regrettable que, de tous ces participants, les chantiers navals soient les seuls à ne bénéficier d'aucun appui, d'aucune assistance ni d'aucune protection, par voie législative ou réglementaire.

De ce fait, nos chantiers navals ne peuvent résister à la concurrence des autres nations quand il s'agit de décrocher des contrats commerciaux, intérieurs ou étrangers, car la quasi-totalité des autres fournissent une aide à leur industrie.

La Canadian Maritime Industries Association ne conteste pas la sincérité du gouvernement du Canada lorsqu'il affirme qu'il est vital que le pays dispose d'une industrie viable de construction et de réparation des navires. Voilà pourquoi elle est convaincue que ses recommandations seront acceptées, puisqu'elles représentent une première étape logique vers la mise en place d'un programme d'aide équilibré, afin d'appuyer toutes les branches du transport maritime commercial canadien sans imposer de pénalité indue à qui que ce soit.

Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je vous remercie à nouveau d'avoir permis à la Canadian Maritime Industries Association d'exprimer son opinion sur le Projet de loi C-52.

**Le président suppléant:** Merci, Monsieur Clarke. Des questions?

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Le fait que vous ne puissiez pas résister à la concurrence des chantiers étrangers est simplement une affaire de coûts. Si vous voulez que des navires soient construits au Canada, le gouvernement devra payer la différence entre le coût de construction global au Canada et son équivalent à l'étranger. N'est-ce pas fondamentalement vicié, comme système?

**M. Clarke:** La situation est rarement aussi simple que vous le dites, sénateur. Prenons le cas d'un navire de 170 pieds commandé par un armateur canadien. Supposons que l'offre canadienne acceptable la plus basse soit de 10 millions de dollars. Si l'armateur s'était adressé à l'étranger, il aurait pu recevoir une offre d'un chantier naval britannique, par exemple. Cependant, le constructeur britannique, avant d'envoyer son offre, aurait pris contact avec le ministère britannique de l'industrie et du commerce et aurait pu obtenir une subvention pouvant représenter jusqu'à 28 p. 100 du coût de construction du navire. En conséquence, si le prix final du constructeur britan-

[Text]

rightly, would go to the yard that can provide a ship of equal quality for almost \$3 million less, or almost 30 per cent less.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** So the Canadian government would have to subsidize the Canadian industry in that case.

**Mr. Clarke:** There are no subsidies given to Canadian ship-building yards.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** To meet that competition you would need a subsidy.

**Mr. Clarke:** The association is not asking for a handout. It does not want direct subsidies to shipyards. We are saying that Canadian ship owners and operators should have available to them an innovative concessionary financing scheme, government backed, that will encourage them to come to our yards for construction of their ships and major refits of their ships.

With respect to the coasting trade, we think it is legitimate that they be required to build their ships in Canada and have them maintained in Canada, but not entirely at their cost. There are many interest groups involved in the Canadian maritime scene, globally, and we think that the federal government, provincial governments, and perhaps port corporations, ship owners, ship operators, ship managers, everyone involved, should pay some of the cost in order to keep a viable shipbuilding industry in Canada, otherwise it will fail, it will disappear.

By the mid-1990s there will only be two or three major ship-building yards left operating successfully in Canada, and they will be building submarines, patrol frigates and the *Polar 8* icebreaker. There will be little other activity underway.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** You mentioned that United States shipowners have to have their refits done in U.S. yards, otherwise they are penalized.

**Mr. Clarke:** That is correct, but in some cases it may well be economical for the owner of an American flagged ship to have the refit conducted in Amsterdam or Rotterdam because it might be less than 50 per cent of the cost of his yard and still be economical, notwithstanding the subsidy. This is particularly true with respect to yards in Taiwan and South Korea where the costs are very low.

**Senator Macdonald (Cape-Breton):** There is no way a Canadian yard could meet the costs of places like Taiwan with their low labour costs.

**Mr. Clarke:** No, I cannot see it. As an example, a study done in Dalhousie University last fall showed that the average shipyard worker in South Korea in 1986 was earning something like 280 plus U.S. dollars per month, and that is 10 per cent of the Canadian wage including overtime. There is no way we can compete. When a vessel is going to scrap, the majority

[Traduction]

nique avait été aussi de 10 millions de dollars, le chantier aurait pu faire à l'armateur canadien une offre de 7,2 millions de dollars. Évidemment, l'armateur canadien aurait alors donné le contrat au constructeur britannique, puisque cela lui aurait coûté 3 millions de dollars de moins.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Donc, le gouvernement canadien devrait fournir une subvention équivalente.

**M. Clarke:** Mais il n'y a pas de subventions publiques accordées aux chantiers navals canadiens.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Pour résister à une telle concurrence, vous avez besoin de subventions.

**M. Clarke:** Notre Association ne demande pas l'aumône. Elle ne demande pas de subventions directes aux chantiers navals. Elle affirme simplement que les armateurs canadiens devraient avoir accès à un système novateur de financement préférentiel, appuyé par le gouvernement, afin d'être encouragés à faire construire et réparer leurs navires dans les chantiers navals canadiens.

En ce qui concerne le cabotage, nous pensons qu'il est tout à fait légitime d'exiger que les navires soient construits et entretenus au Canada, mais il n'est pas nécessaire que les armateurs assument totalement les coûts correspondants. Il y a beaucoup de groupes d'intérêt dans l'industrie canadienne du transport maritime et nous estimons que le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, voire les sociétés d'exploitation des ports, les armateurs et les exploitants de navires, bref, toutes les parties concernées, devraient assumer une partie des coûts pour préserver la viabilité de l'industrie canadienne de la construction navale. Sinon, elle va disparaître.

D'ici le milieu des années 1990, il ne restera plus que deux ou trois grands chantiers navals au Canada qui n'auront à construire que des sous-marins, des frégates de patrouille et des brise-glaces *Polar 8*. Il n'y aura pas grand'chose d'autre à construire.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Vous avez dit que les armateurs américains sont obligés de faire rééquiper leurs navires dans des chantiers américains s'ils ne veulent pas être pénalisés.

**M. Clarke:** C'est exact mais, dans certains cas, il peut être plus économique au propriétaire d'un navire battant pavillon américain de faire son rééquipement à Amsterdam ou à Rotterdam, car les coûts de l'opération peuvent être de 50 p. 100 moins élevés qu'aux États-Unis, ce qui signifie que c'est toujours très rentable, malgré la pénalité. La chose est encore plus vraie lorsqu'il s'agit de chantiers de Taiwan ou de Corée du Sud, où les coûts sont vraiment très bas.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Il est vraiment impossible à un chantier canadien d'opérer avec des coûts aussi bas que ceux de Taiwan, par exemple?

**M. Clarke:** Je ne vois vraiment pas comment nous pourrions faire. À titre d'exemple, une étude réalisée à l'Université Dalhousie, l'été dernier, a révélé que le salaire moyen des employés des chantiers navals de Corée du Sud en 1986 était d'environ 280 dollars U.S., ce qui représente 10 p. 100 du salaire canadien moyen, heures supplémentaires comprises.



[Text]

of such vessels wind up in Taiwan and South Korea, and the scrap metal is reprocessed to high-quality steel right at the scene. This renders the cost of steel for shipbuilding much lower to the shipyard than would be the case in Canada.

**Senator Macdonald (Cape-Breton):** The government made some provision to offset that. There was great criticism by people saying "You have to protect the Third World countries."

**Mr. Clarke:** Unfortunately, in the last decade, the shipbuilding expertise in terms of costs per tonne has shifted to the Far East whether or not we refer to all those countries as Third World.

**Senator Macdonald (Cape-Breton):** You know what I mean. I know what you mean.

**Senator MacDonald (Halifax):** Is Canadian owned and Canadian built in your opinion the same thing?

**Mr. Clarke:** No, not at all, senator. Canadian shipping companies, ship owners, can have their ship built anywhere in the world and brought into Canada either for the coasting trade—in which case their ships are subjected to the normal 25 per cent duty, unless it happens to be a fishing vessel over 100 feet in length, which is a weird anomaly that our Association thinks should have long since disappeared—or, alternatively, for the international trade, in which case, as I understand it, there are no duties to be paid.

**Senator MacDonald (Halifax):** So you are not particularly interested in the argument of so-called Canadian ownership.

**Mr. Clarke:** I feel very strongly, like my colleagues in the Dominion Marine Association that we should not allow what are viable Maritime industries in Canada to be taken over by the United States as a result of the investment provisions in the Free Trade Agreement. The U.S. shipping companies are protected from foreign ownership. We feel the expression "level playing field" applies here if we are talking about Canada-U.S.

**Senator MacDonald (Halifax):** We had evidence last week that set out the reasons why the amendment of the committee in the other place was ruled out of order; but it was suggested that if this were to be desirable in the future, it would find its applicability in the Canada Shipping Act, as an example rather than this particular—

**Mr. Clarke:** I understand that was the case. I think the same point was made by the Dominion Marine Association at the earlier hearing.

**Senator MacDonald (Halifax):** If the Canadian coasting trade were reserved to Canadian-built ships, how much would costs to the shippers possibly increase?

**Mr. Clarke:** That is a very difficult question to answer, because it would vary depending on the type of ship, size of ship, and so on. It would be quite expensive to have smaller

[Traduction]

Comment pourrions-nous être compétitifs? Quand un navire est envoyé à la ferraille, il est dans la plupart des cas envoyé à Taïwan ou en Corée du Sud, et le métal récupéré est retravaillé directement sur place en acier de haute qualité. Cela signifie que le coût de l'acier requis pour construire un nouveau navire y est beaucoup plus bas qu'au Canada.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Le gouvernement a prévu certaines mesures pour compenser ce désavantage mais il y a des gens qui se sont mis à hurler en disant que nous devons protéger les pays du Tiers-Monde.

**M. Clarke:** Hélas, les pays d'Extrême-Orient ont acquis depuis 10 ans un avantage considérable en matière de coûts de construction, et je ne sais pas s'il convient de les considérer tous comme des pays du Tiers-Monde.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Vous voyez ce que je veux dire.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Quand on parle d'un navire appartenant à des intérêts canadiens et d'un navire construit au Canada, est-ce la même chose?

**M. Clarke:** Pas du tout, sénateur. Les armateurs canadiens peuvent faire construire leurs navires n'importe où au monde et les utiliser pour faire du cabotage au Canada, auquel cas leurs navires sont assujettis aux droits de douane normaux de 25 p. 100, à moins qu'il ne s'agisse de navires de pêche de plus de 100 pieds de long, ce qui est une anomalie assez incroyable dont notre Association réclame depuis longtemps l'abolition, ou à moins qu'il ne s'agisse de navires destinés au commerce international, auquel cas il n'y a pas de droit de douane.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous n'êtes donc pas particulièrement intéressé par une clause qui parlerait seulement de la propriété canadienne?

**M. Clarke:** Tout comme mes collègues de la Dominion Marine Association, je suis fermement convaincu que nous ne devrions pas accepter que des entreprises maritimes viables du Canada soient avalées par des intérêts américains du fait des dispositions de l'Accord de libre-échange concernant l'investissement. Les sociétés de transport maritime des États-Unis sont protégées contre toute tentative de prise de contrôle d'origine étrangère. Si on veut rééquilibrer les règles du jeu, c'est bien dans ce domaine qu'il faut le faire.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Des témoins nous ont expliqué la semaine dernière pourquoi un amendement proposé devant le comité de la Chambre des communes avait été jugé irrécevable et ils ont dit que si le but visé était valable, on pourrait ajouter l'amendement à la Loi sur la marine marchande du Canada.

**M. Clarke:** C'est tout à fait exact. La Dominion Marine Association avait d'ailleurs présenté le même argument lors d'une audience antérieure.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Si le cabotage au Canada était réservé à des navires construits au Canada, quelles seraient les augmentations de coûts pour les transporteurs?

**M. Clarke:** Il est très difficile de répondre à cette question car cela dépendrait de la nature des navires, de leur taille, etc. Par exemple, il serait très coûteux de faire construire en



**[Text]**

fishing and coasting vessels built in the Far East if they are going to serve the Labrador coast because you have quite high costs associated with owner representation throughout the construction period, the high cost, in comparative terms, of fuel, and crew to stand by the ship, take it through trials, bring it around to its home base, et cetera. This would be relatively insignificant in the case of a large ship.

In answer to your question, I could say that many Canadian fishermen do not hesitate to have their smaller vessels built in Canada. It is with the larger vessels that the economic advantage applies of having ships built in foreign yards where the contract price is much lower. The European Economic Community has established a subsidy rate of 28 per cent as a maximum that member countries should be able to provide for their shipyards to assist them to obtain both domestic and foreign contracts.

In addition, we have the programs which some countries have. For example, Great Britain has what is known as intervention financing which means that notwithstanding the 28 per cent subsidy that a particular British shipyard might get to win a contract from a Canadian owner, if the shipyard could make the case to the British government that a lower bid is coming from another country that is more highly subsidized than in the British shipyard, then the difference can be picked up by the British government under the intervention financing provisions; and, consequently, you find that a ship that might cost \$10 million to be built in a British shipyard will be quoted to a Canadian owner at less than \$7 million, which is a reduction of over 30 per cent. We think it makes no sense for a Canadian owner to spend an additional 30 per cent purely to be seen as a good corporate citizen.

There should be a program in Canada that addresses the increment between Canadian costs and foreign costs with respect to our owners having the capability of contracting in Canadian shipyards. I mentioned concessionary financing, which could be a number of different packages or a combination of both: up-front grants to get the yard started, or zero or low-interest loans to start off a shipbuilding contract, increased tax benefits through depreciation, loans that need not be paid back for 10 or 15 years. Many different innovative packages are being used by other countries.

Denmark has a very modern system of support for its shipyards which consists of a combination of several different financial benefits to a yard to permit it to quote low and obtain foreign orders; and it certainly seems to be working, because only one major yard in Denmark has closed down in the last few years making it virtually unique among shipbuilding nations.

**Senator MacDonald (Halifax):** I have one last question, Mr. Chairman.

I understand that there has been a government industry working group looking at the ship building industry, and that it is coming close to making a formal proposal to government. Given this fact, how does capital Bill C-52 sort of fit in with this initiative?

**[Traduction]**

Extrême-Orient un petit navire de pêche et de cabotage destiné à desservir le Labrador, étant donné qu'il faudrait assumer des coûts très élevés de représentation locale durant la période de construction, ainsi que des coûts de carburant, d'équipage, d'essais, etc. Par contre, pour un gros navire, tout cela serait insignifiant.

Je crois pouvoir dire que beaucoup de pêcheurs canadiens n'auraient aucune hésitation à acheter des navires construits au Canada. C'est plutôt quand on parle de gros navires que le différentiel économique prend de l'importance. La Communauté économique européenne a établi un taux de subvention maximum de 28 p. 100 pour aider ses chantiers navals à décrocher des contrats intérieurs et étrangers.

Il y a également d'autres programmes à prendre en considération. Par exemple, la Grande-Bretagne a mis sur pied ce qu'on appelle un crédit d'intervention qui signifie que, nonobstant la subvention de 28 p. 100 qu'un chantier naval britannique pourrait obtenir pour décrocher le contrat d'un armateur canadien, le gouvernement accepterait de financer tout autre différence si le chantier naval britannique pouvait prouver qu'un autre pays offrant des subventions encore plus élevées va également faire une offre. C'est ce qu'on appelle le crédit d'intervention. De cette manière, un navire qui pourrait coûter 10 millions de dollars à construire dans un chantier naval britannique risque d'être offert à un armateur canadien pour moins de 7 millions de dollars. Il serait tout à fait aberrant de demander à un armateur canadien de payer 30 p. 100 de plus uniquement par patriotisme. Nous estimons que cette différence de 30 p. 100 ne devrait pas être assumée par lui.

Le Canada devrait mettre sur pied un programme pour tenir compte des différentiels de coûts entre le Canada et l'étranger, de façon à permettre aux armateurs canadiens de faire construire au Canada. J'ai parlé également de financement préférentiel et on peut envisager toutes sortes de combinaisons, comprenant des subventions directes pour lancer un chantier naval, des prêts à intérêt nul ou minime pour lancer un contrat, des avantages fiscaux au niveau de l'amortissement, des prêts sans remboursement avant 10 ou 15 ans, etc. Les autres pays font appel à toutes sortes de nouvelles techniques de cette nature.

Le Danemark a mis en place un système très moderne d'appui à ses chantiers navals, qui comprend une combinaison de plusieurs mécanismes financiers différents. Ce système semble marcher très bien car un seul grand chantier naval danois a dû cesser ses activités ces dernières années, situation pratiquement unique parmi les nations importantes dans ce domaine.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** J'ai une dernière question à vous poser, monsieur le président.

Je crois comprendre qu'un groupe de travail gouvernement-industrie est sur le point d'achever une étude de l'industrie de la construction navale et va bientôt adresser une proposition officielle au gouvernement. Que pensez-vous de cela, par rapport au Projet de loi C-52?

[Text]

**Mr. Clarke:** Perhaps I am jumping the gun by providing this answer, senator, but I will. The document to which you refer will be forwarded to the Prime Minister and all other cabinet ministers and members of Parliament, who represent constituencies in which our association companies are located, on Friday, May 27. The proposal will be accompanied by an urgent plea for commencement of the development of a national shipbuilding and ship repairing policy for Canada. This draft document went to the Deputy Ministers of six government departments seeking their comments, and all but one replied with very favourable and well thought out comments. These have now been incorporated with respect to the final version.

On the advice of Deputy Ministers, and of many of our shipyard members, we removed from our draft document the category requirement for Canadian build. The document addresses shipbuilding in Canada in general, not specifically to the coasting trade, but it stops just short of requiring Canadian built as a framework for policy development.

**Senator MacDonald (Halifax):** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Clarke. It sounds like the same old story. It costs more to be a Canadian, and to keep Canadian people working. We should do the work in Canada, because no matter where you go in this nation, everything you buy is made in Taiwan, China, and Hong Kong; and that disturbs me immensely.

**Mr. Clarke:** Mr. Chairman, if I might have one final comment on that point. While I have answered the questions relating to the Canadian shipowner having to pay more for a ship built in Canada, if you take a macro-economic view of this, the cost to Canada is not higher. The work in Canada generates both private and corporate income tax as revenue, reduces unemployment, and thus reduces the number of people on welfare; and this has a spin-off effect upon the general economy at large in an approximate ratio of 1 to 3.5. In other words, for every one shipyard worker building a ship, approximately 3.5 workers are employed as a result of the impact of that contract upon the general economy. Therefore, the overall cost to Canada of this requirement of Canadian owners to build ships in Canada would be less than the cost to Canada of allowing Canadian owners to bring their ships in from offshore.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** I have one further area of inquiry, Mr. Chairman. I understand that there are two things the witness is recommending. One is that Bill C-52 be revised to require all Canadian ships engaged in the Canadian coasting trade to be Canadian built. The other has to do with refit and repairs being performed in Canadian shipyards. I take it that that is what you want ultimately, Mr. Clarke. You do not expect to achieve those objectives right away, do you? There must be some kind of phasing-in period.

**Mr. Clarke:** Yes, senator. Canadian shipowners who are now engaging in coasting trade activity might own a fleet of a

[Traduction]

**M. Clarke:** Je vais peut-être faire des révélations en vous répondant, monsieur le sénateur, mais j'en accepte le risque. Le document dont vous parlez sera adressé le vendredi 27 mai au premier ministre, à tous les ministres, et aux députés représentant les circonscriptions dans lesquelles nos entreprises sont établies. Il sera accompagné d'un appel urgent à l'élaboration d'une politique nationale pour la construction et la réparation navales. L'ébauche du document a été adressée aux sous-ministres de six ministères, pour qu'ils fassent leurs commentaires, et tous sauf un ont répondu très favorablement, avec des commentaires mûrement réfléchis qui ont été pris en considération dans la rédaction du texte définitif.

Sur l'avis des sous-ministres, et de beaucoup de nos membres des chantiers navals, nous avons retiré de ce document les critères de la construction au Canada. Le document porte sur la construction navale dans son ensemble, pas seulement sur le cabotage, et il ne réclame pas que la politique fondamentale du gouvernement soit fondée sur le seul critère de la construction au Canada.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Clarke. C'est toujours la même chose: ça coûte plus cher d'être Canadien et de faire travailler des Canadiens. Nous devrions donner du travail à nos concitoyens mais tout ce que nous achetons vient de Taïwan, de Chine, de Hong Kong ou d'ailleurs. Ça ne me plaît pas du tout.

**M. Clarke:** Je ferai une dernière remarque, monsieur le président. Lorsque j'ai répondu aux questions concernant les coûts supplémentaires que devraient assumer des armateurs canadiens pour faire construire leurs navires au Canada, j'ai oublié de préciser que, d'un point de vue macro-économique, les coûts ne seraient pas plus élevés pour la nation canadienne. En effet, si le travail est effectué au Canada, il engendre des recettes fiscales pour l'État, du fait de l'augmentation des revenus des particuliers et des entreprises, il permet de réduire le chômage, ce qui réduit les coûts du bien-être social; bref, cela a un effet multiplicateur d'environ 3,5 sur l'ensemble de l'économie. Autrement dit, chaque fois qu'un travailleur canadien participe à la construction d'un navire, environ 3,5 autres sont employés du fait des retombées du contrat. Cela signifie qu'exiger des armateurs canadiens qu'ils fassent construire leurs navires au Canada représenterait pour le pays lui-même un coût global moins élevé que celui qu'il doit assumer quand les armateurs canadiens sont autorisés à faire venir leurs navires de l'étranger.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Je voudrais aborder rapidement un dernier sujet, M. le président. Le témoin a formulé deux recommandations, l'une étant que le projet de loi C-52 soit modifié pour exiger que tous les navires canadiens faisant du cabotage au Canada soient construits au Canada, et l'autre que toutes les activités de rééquipement et de réparation soient exécutées dans des chantiers canadiens. Dois-je cependant comprendre, M. Clarke, que vous ne vous attendez pas à obtenir ces résultats du jour au lendemain, c'est-à-dire que vous accepterez une période d'adaptation?

**M. Clarke:** Certainement, sénateur. Un armateur canadien qui fait actuellement du cabotage peut avoir une flotte d'une

[Text]

dozen ships, half of which are foreign built. We are not suggesting for a moment that those ships be replaced immediately by Canadian-built ships. We are just saying that over the fullness of time, as fleet replacement and replenishment is required, it should be done with ships built in Canadian yards.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Is there anything you would like to see done immediately to bring this about?

**Mr. Clarke:** With respect to the coasting trade bill, I do not think so, senator. What we would like to see done immediately does not apply to this act. We would like to see the removal of the exemption from the 25 per cent tariff for fishing vessels over 100 feet in length. We think history has long since passed over the rationale for such an exemption and that it should have been removed years ago.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, this concludes the meeting for today. We will meet again next Tuesday, May 24, at 9.30 a.m. Presenting briefs at that time will be Dominion Marine and the City of Prince Rupert, B.C.

The committee adjourned.

[Traduction]

douzaine de navires dont la moitié ont été construits à l'étranger. Nous n'allons certainement pas demander que tous ces navires soient immédiatement remplacés par des navires construits au Canada. Nous voulons simplement qu'ils soient remplacés et rééquipés dans des chantiers navals canadiens lorsque l'armateur décidera normalement de les remplacer ou rééquiper.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Y a-t-il quelque chose qu'il faudrait faire immédiatement pour aller dans cette voie?

**M. Clarke:** Pas en ce qui concerne le projet de loi sur le cabotage. Ce que nous réclamons dans l'immédiat ne concerne pas ce projet de loi; il s'agit de l'abolition de l'exemption des droits de douane de 25 p. 100 pour les navires de pêche de plus de 100 pieds de long. Nous pensons que les raisons qui ont justifié cette exemption sont disparues depuis très longtemps.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, cela met un terme à la séance d'aujourd'hui. Nous nous réunirons à nouveau mardi prochain, le 24 mai, à 9 heures 30 du matin, pour entendre des représentants de Dominion Marine et de la ville de Prince Rupert, en Colombie-Britannique.

La séance est levée.



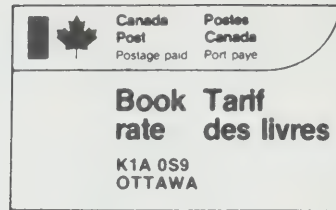












*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Council of Forest Industries of British Columbia:*

Mr. G. E. Bennett, Vice-President;

Mr. Robert J. Toporowski, Chairman, National Transportation Policy Committee.

*From the Canadian Maritime Industries Association:*

Mr. J. Y. Clarke, President.

*Du Council of Forest Industries of British Columbia:*

M. G. E. Bennett, vice-président;

M. Robert J. Toporowski, président du comité de la politique nationale du transport.

*De l'Association canadienne des industries maritimes:*

M. J. Y. Clarke, président.

19  
23



Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

---

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

---

Tuesday, May 24, 1988

Le mardi 24 mai 1988

Issue No. 27

Fascicule n° 27

Third proceedings on:

Troisième fascicule concernant:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial  
Marine Activities Act

---

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les  
activités commerciales maritimes

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*  
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Langlois	Olson
Macdonald	Spivak
( <i>Cape Breton</i> )	Stewart
MacDonald	Stollery
( <i>Halifax</i> )	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Olson substituted for that of the Honourable Senator Bosa. (*May 19, 1988*)

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois  
*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Langlois	Olson
Macdonald	Spivak
( <i>Cap-Breton</i> )	Stewart
MacDonald	Stollery
( <i>Halifax</i> )	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modification de la composition du Comité:*

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Olson substitué à celui de l'honorable sénateur Bosa. (*le 19 mai 1988*)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 24, 1988  
(49)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Honourable Senator Léopold Langlois, Chairman, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Davey, Langlois, Macdonald (*Cape Breton*) and Turner. (4)

*In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament:* Mr. Daniel Bélanger, lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

## Witnesses:

*From the Dominion Marine Association:*

Mr. Norman Hall, President.

*From the City of Prince Rupert, B.C.:*

Mr. Peter J. Lester, Mayor;

Mr. Joe Scott, Chairman, Prince Rupert Cruise Ship Committee.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

Mr. Hall made a statement and answered questions.

Mr. Scott made a statement.

Mr. Lester tabled the following documents:

Exhibit TC 49-01, Letter from Judy Parkin, Parkin Services

Exhibit TC 49-02, Letter from John Rodgers, Chairman, Prince Rupert Convention and Visitors Bureau

Exhibit TC 49-03, Letter from Paul Kennedy, President, Prince Rupert Chamber of Commerce

Exhibit TC 49-04, Letter from D.G. Weir, administrator, Village of Port Edward

Exhibit TC 49-05, Letter from W. Smith, administrator, City of Prince Rupert

Exhibit TC 49-06, Letter from George Frisen, administrator, The Highliner Inn

Exhibit TC 49-07, Letter from B.E. Barnewall, administrator, Skeena-Queen Charlotte Regional District

Exhibit TC 49-08, Letter from H.C. Youden, President, Prince Rupert Hotels Association

Exhibit TC 49-09, Letter from Ken Merry, manager, Farwest Bus Line

Exhibit TC 49-10, Letter from T. Bruusgaard, Director of Economic Development, NOREDCO

Exhibit TC 49-11, Letter from C. Peter Reynolds, Vice President, Exploration Cruise Lines

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 24 MAI 1988  
(49)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Davey, Langlois, Macdonald (*Cap-Breton*) et Turner. (4)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Daniel Bélanger, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

*De la Dominion Marine Association:*

M. Norman Hall, président.

*De la ville de Prince Rupert, C.-B.:*

M. Peter J. Lester, maire;

M. Joe Scott, président, Prince Rupert Cruise Ship Committee.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988, poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

M. Hall fait une déclaration et répond aux questions.

M. Scott fait une déclaration.

M. Lester dépose les documents suivants:

P.J. TC 49-01, lettre de Judy Parkin, Parkin Services

P.J. TC 49-02, lettre de John Rodgers, président, Prince Rupert Convention and Visitors Bureau

P.J. TC 49-03, lettre de Paul Kennedy, président, Prince Rupert Chamber of Commerce

P.J. TC 49-04, lettre de D.G. Weir, administrateur, Village of Port Edward

P.J. TC 49-05, lettre de W. Smith, administrateur, Ville de Prince Rupert

P.J. TC 49-06, lettre de George Frisen, administrateur, The Highliner Inn

P.J. TC 49-07, lettre de B.E. Barnewall, administrateur, Skeena-Queen Charlotte Regional District

P.J. TC 49-08, lettre de H.C. Youden, président, Prince Rupert Hotel's Association

P.J. TC 49-09, lettre de Ken Merry, gérant, Farwest Bus Line

P.J. TC 49-10, lettre de T. Bruusgaard, directeur du développement économique, NOREDCO

P.J. TC 49-11, lettre de C. Peter Reynolds, vice-président, Exploration Cruise Lines



Exhibit TC 49-12, An article from the *Prince Rupert Daily News* of May 20, 1988, by S. Rattan

Exhibit TC 49-13, An article by the Canadian Press published in *The Province* of May 22, 1988

and, together with Mr. Scott, answered questions.

The Honourable Senator Davey moved,—

That, in accordance with Rule 83, a reasonable sum be paid to Messrs. J. P. Lester and W. J. Scott for living and travel expenses incurred in appearing before the Committee.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 10:45 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

P.J. TC 49-12, un article du *Prince Rupert Daily News* du 20 mai 1988 signé S. Rattan

P.J. TC 49-13, un article de la Canadian Press publié dans *The Province* du 22 mai 1988.

et avec M. Scott, répond aux questions.

L'honorable sénateur Davey propose,

Que, conformément à l'article 83 du Règlement, une indemnité raisonnable soit versée à MM. J. P. Lester et W. J. Scott pour frais de voyage et de séjour lors de leur comparation devant le Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 24, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Léopold Langlois (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, I call the meeting to order. Our first witness is Mr. Norman Hall from Dominion Marine Association.

**Mr. Norman Hall, President, Dominion Marine Association:** Thank you, Senator Langlois. Mr. Chairman, we have prepared a short brief and, with your permission, perhaps I could go through it. I will then be quite prepared to answer any questions that might arise.

The Dominion Marine Association welcomes the opportunity to submit this brief and appear before this committee to present our concerns on an important piece of legislation.

In some respects, Bill C-52 is reminiscent of another major piece of maritime legislation passed by this parliament—the revisions to the Canada Shipping Act, Bill C-39. Both initiatives were designed to effect modifications to the legislative environment in which the shipping industry operates, in recognition of the changes in international maritime conventions and in national priorities.

The important thrust of Bill C-52, from DMA's point of view, is the reservation of coastal marine commercial activities to Canadian registered, duty paid ships. Inasmuch as this initiative replaces anachronistic provisions of Part XV of the Canada Shipping Act and establishes a regime which is the norm among sovereign maritime nations, it is most welcome indeed.

Several provisions of Bill C-52 drew considerable interest of the Commons legislative committee and groups appearing before it, and they are now under consideration by the Senate Committee. The interest is intensified by the pending Free Trade Agreement and the ramifications it could have on the coasting trade itself and on such matters as the importation of foreign built vessels to engage in that trade. We offer our perspective on these questions.

At present, DMA represents 15 companies operating vessels primarily in the Great Lakes/St-Lawrence Seaway and in the coastal trades. The DMA fleet comprise 126 bulk carriers. Several members of the association own deep sea ships and ships designed to operate within both the lakes and the deep sea. Last year our registers also included 13 Canadian owned, foreign registered ships. In 1987 the fleet hauled approximately 76 million tonnes of cargo, which included major movements of western grain, iron ore and coal.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, mardi, le 24 mai 1988

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le projet de loi C-52, concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner le projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Notre premier témoin est M. Norman Hall, de la *Dominion Marine Association*.

**M. Norman Hall, président de la Dominion Marine Association:** Je vous remercie, monsieur le président. L'Association a rédigé un court mémoire et, avec votre permission, je voudrais en donner lecture, après quoi je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions.

La *Dominion Marine Association* est heureuse de l'occasion qui lui est fournie de soumettre ce mémoire et de témoigner devant le Comité pour faire valoir ses opinions et inquiétudes en ce qui concerne ce texte de loi important.

À certains égards, le projet de loi C-52 nous rappelle une autre mesure législative importante relative au transport maritime adoptée au cours de la présente législature: je parle des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada, c'est-à-dire du projet de loi C-39. Ces deux projets de loi visent à modifier le cadre législatif dans lequel l'industrie maritime fonctionne de manière à tenir compte de l'évolution des conventions maritimes internationales et des priorités nationales.

Du point de vue de la DMA, le premier objectif du projet de loi C-52 est de réserver le cabotage dans les eaux canadiennes aux navires immatriculés au Canada et dédouanés. Dans la mesure où cette initiative remplace les dispositions anachroniques de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada et établit un régime conforme à la norme respectée dans les états maritimes souverains, elle ne saurait arriver à un meilleur moment.

Votre comité est maintenant saisi de plusieurs dispositions du projet de loi C-52 qui ont tout particulièrement attiré l'attention du comité législatif des communes et des groupes qui ont témoigné devant lui. Elles suscitent un intérêt d'autant plus vif que l'adoption de l'Accord de libre-échange est imminente et que cet accord pourrait se répercuter sur le cabotage et sur d'autres choses, comme l'importation au Canada de navires étrangers. Nous vous offrons notre point de vue à ces divers sujets.

À l'heure actuelle, la DMA représente 15 compagnies dont les navires font surtout du cabotage sur les Grands Lacs et sur la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que sur les côtes. Sa flotte se compose de 126 vraquiers. Plusieurs membres de l'Association exploitent des navires océaniques et des navires conçus pour naviguer tant sur les lacs que sur l'océan. L'an dernier, 13 navires canadiens immatriculés à l'étranger figuraient également dans nos registres. En 1987, la flotte a transporté environ 76 millions de tonnes de marchandises, dont une

*[Text]*

While Canadian flag vessels are the exclusive carriers of cargoes among Canadian ports in the Great Lakes, they also predominate in cross-lake trade with the United States, holding about a 90 per cent share. The growth in the share is well documented and resulted from several factors, including lower operating costs and a greater degree of operating versatility, which translate into a competitive advantage offered by Canadian carriers vis-à-vis their U.S. counterparts.

DMA vessels also operate to a considerable extent on the east coast, in domestic trade in the Maritimes and Canadian Arctic, as well as in international trade to ports on the U.S. Eastern seaboard and the Gulf of Mexico, and in what is called home trade, which essentially covers intercoastal operations via the Panama Canal.

Canadian vessels provide efficient, effective service to bulk shippers. The coasting trade bill would continue to reserve the trade to Canadian ships but it makes provision, in sections 4 and 5, for the issuance of a coasting licence under waiver to foreign flag or non-duty paid ships and the collection of duties and taxes for temporary importation, where no suitable Canadian or non-duty paid ship is available.

DMA substantially supports the provision and the maintenance of the waiver system. Most of the waivers that have been granted have been short-term in practice and for vessels of a specialized nature not available in the Canadian fleet.

DMA takes the broad view that shippers have the right to expect ready access to shipping services. We add, however, an important qualification. The waiver system has operated reasonably well up to now. The Canadian Transport Commission has dutifully performed its responsibilities within the inter-departmental mechanism of temporarily licensing foreign ships for the coasting trade by investigating applications for these licences to establish that indeed no suitable Canadian ships are available. There have in the past been obvious attempts by applicants to abuse the waiver system by such means as "last minute" applications, claiming the necessity of immediate movement of cargoes. In many cases, such claims are obviously spurious, just as in some cases they are well-founded. In short, the qualification to our support of clauses 4 and 5—dealing with the issuance of licences—is that there must be an undertaking that the new National Transportation Agency continue unchanged the work in this area performed formerly by the CTC. In this way both the integrity and the flexibility of the coasting trade regime would be maintained.

We noted that a previous submission before this committee challenged the application of coasting trade reservation and the waiver system to intercoastal trade. It is true that there has

*[Traduction]*

grande quantité de grain de l'Ouest, de minerai de fer et de charbon.

Même si les navires canadiens sont les seuls à pouvoir transporter des marchandises entre les ports canadiens des Grands Lacs, ils transportent également la majeure partie—soit environ 90 p. 100 du fret canadien acheminé par les Grands Lacs vers les États-Unis. Les raisons de la croissance de notre part de ce marché sont bien connues et consistent en plusieurs facteurs, dont les frais d'exploitation plus faibles et une plus grande souplesse opérationnelle, qui ont donné aux transporteurs canadiens l'avantage sur leurs concurrents américains.

Les navires des membres de la DMA assurent aussi une partie considérable du transport intérieur sur la côte est, dans les Maritimes et dans l'Arctique canadien, ainsi qu'une partie du transport international vers les ports de la côte est des États-Unis et du Golfe du Mexique; ils sont également présents dans ce que nous appelons le transport «inter-côtier», qui consiste essentiellement à transporter des marchandises d'une extrémité du pays à l'autre en passant par le canal de Panama.

Les navires canadiens assurent un service efficient et efficace aux expéditeurs de vrac. Le projet de loi relatif au cabotage continuerait de réserver ce transport aux navires canadiens, mais prévoit, aux articles 4 et 5, la délivrance de licences de cabotage sous réserve de dérogation à des navires étrangers ou non dédouanés et la perception de droits et de taxes pour l'importation temporaire de navires lorsqu'il n'existe pas de navire canadien ou non dédouané disponible.

La DMA appuie le principe de ces dispositions et le maintien du système des dérogations. Par le passé, la plupart des dérogations étaient à court terme et n'étaient accordées qu'à l'égard de navires spéciaux qui n'avaient pas d'équivalent dans la flotte canadienne.

La DMA estime de façon générale que les expéditeurs ont raison de s'attendre à disposer immédiatement de nos services. Nous estimons cependant qu'ils doivent respecter une condition. Jusqu'à maintenant, le système des dérogations a donné d'assez bons résultats. La Commission canadienne des transports s'est dûment acquittée de ses responsabilités dans le cadre du système interministériel de délivrance de licences temporaires de cabotage à des navires étrangers en enquêtant sur les demandes afin de s'assurer qu'il n'existait pas de navire canadien qui soit à la fois adapté et disponible pour assurer le service. Par le passé, certains requérants ont de toute évidence tenté d'abuser du système des dérogations en usant de certains stratagèmes, notamment en présentant leurs demandes à la «dernière minute» et en prétextant qu'il fallait absolument transporter les marchandises immédiatement. Dans de nombreux cas, ces demandes ne sont pas fondées. Bref, nous n'appuierons les articles 4 et 5—qui portent sur la délivrance des licences—qu'à la condition que le gouvernement s'engage à ce que le nouvel Office national des transports continue d'assurer la même surveillance que la CCT. De cette façon, l'intégrité et la souplesse du régime législatif régissant le cabotage seraient maintenues.

Nous avons remarqué que certains témoins que votre comité a déjà entendus ont contesté que le cabotage ait été réservé aux navires canadiens et que le système des dérogations ait été



*[Text]*

been no distinction made between intercoastal trade and more frequent intracoastal trade, and the bill preserves this state of affairs.

It would be quite wrong to suggest that it is protection for a trade that does not exist. The DMA fleets have a number of ships that are articulated for the home trade—that is, intercoastal trade—as well as new ocean liners which can engage in all trades: inland, transoceanic and intercoastal, as the name implies.

In examining temporary import permits—that is, waivers granted by the Canadian Transport Commission—we confirmed that a number of trips did fit into the intercoastal trade; for example, the movement of silica sand from Halifax to Vancouver, and the movement of gypsum rock between the same two ports. In these cases, and others, the waivers were awarded after it was established that suitable Canadian ships were unavailable, because they were engaged in other trades at the time the shipper wanted the cargo to move.

The inclusion in the bill of a 14-day notification period at the time an application for a waiver is made addresses this problem in part; because the time element is such an important factor in the placement of vessels. Thus, while we acknowledge that there will continue to be occasions when shippers will require temporarily imported vessels, we emphasize that Canadian vessels are suitable and willing to enter the trade, and indeed have on occasion in recent years, but obviously in arrangements that provide a fair return to the operator. That fair return has meant the offer of a rate which frequently has exceeded the rate a shipper could get from a foreign flag ship; and most especially if that ship has just unloaded a cargo and is looking for a “backhaul” toward its next port of loading. The disparity in rates between foreign flag and Canadian carriers is a fact of life but it does vary over time. It is likely to lessen with the recent and predicted increase in ocean bulk rates generally.

A given shipper understandably wishes the lowest rate possible for his cargo. We endorse that sentiment, but only within the context of what we regard as a liberal cabotage policy; one that offers a measure of protection of opportunities to Canadian operators while being flexible enough to permit the use of foreign ships through waiver applications, when suitable Canadian ships are unavailable for whatever reason.

We observe that there was discussion in the Commons Legislative Committee over building in some safeguards to the waiver system, such as limiting the number of waivers awarded

*[Traduction]*

appliqué au cabotage d'une côte à l'autre de notre pays. Il est vrai qu'on n'a jamais fait de distinction entre le cabotage d'une côte à l'autre et le cabotage intérieur, qui est plus fréquent, et le projet de loi maintient cet état de choses.

Il serait tout à fait erroné d'affirmer que cela protège une activité qui n'existe pas. Un certain nombre de navires de la DMA sont équipés pour le cabotage dans l'ensemble du Canada—et je parle ici du cabotage entre les côtes est et ouest du pays—et sa flotte compte également des navires nouveaux qui peuvent naviguer autant sur les eaux intérieures que sur les océans et qui font effectivement le transport en eaux intérieures, le transport océanique et le transport d'une côte à l'autre.

Après examen des licences d'importation temporaires, c'est-à-dire des dérogations accordées par la Commission canadienne des transports, nous avons pu confirmer qu'un certain nombre des activités visées consistaient en transport entre nos côtes; je pense, par exemple, au transport du sable siliceux et du gypse entre Halifax et Vancouver. Dans ces cas-là et dans d'autres, les dérogations n'ont été accordées qu'après qu'il ait été établi qu'aucun navire canadien adapté n'était disponible, parce que tous ceux qui existaient étaient utilisés au moment où l'expéditeur en avait besoin.

La présence dans le projet de loi d'une disposition prévoyant un préavis de 14 jours à compter de la date de présentation d'une demande de dérogation résout partiellement ce problème parce que l'élément temps est un facteur très important dans l'affrètement des navires. Ainsi, nous reconnaissons qu'à l'occasion, des expéditeurs auront besoin de navires importés temporairement, mais nous insistons sur le fait qu'il y a parmi les navires canadiens des bâtiments adaptés dont les propriétaires sont disposés à assurer le transport de ces marchandises spéciales, ce qu'ils ont d'ailleurs fait au cours des dernières années; mais évidemment, ils le faisaient en vertu d'ententes leur assurant des gains raisonnables. Par «gains raisonnables», je veux dire qu'ils offraient des taux excédant fréquemment ceux que les expéditeurs pouvaient obtenir des transporteurs étrangers; les gains étaient encore plus importants lorsque l'affrètement du navire parvenait, après l'avoir déchargé, à obtenir une nouvelle cargaison pour le trajet jusqu'au prochain port de chargement. L'écart qui sépare les tarifs des navires canadiens et ceux des navires étrangers est bien réel, mais il peut varier avec le temps. La hausse récente et prévue de l'ensemble des tarifs de transport océanique du vrac est susceptible de le réduire.

Il est compréhensible que les expéditeurs cherchent à faire transporter leurs marchandises au tarif le plus bas possible. Nous ne nous y opposons pas, à condition que cela se fasse dans le cadre de ce que nous appelons une politique libérale de cabotage, c'est-à-dire d'une politique qui offre une certaine mesure de protection aux exploitants canadiens tout en étant assez souple pour permettre l'utilisation de navires étrangers, grâce au système des demandes de dérogation, lorsque aucun navire canadien adapté n'est disponible pour une raison ou une autre.

Nous soulignons qu'il a été question, lors des délibérations du comité législatif de la Chambre des communes, de prévoir dans le projet de loi des mesures de protection à l'égard du sys-

## [Text]

to a given company or ship, or prescribing a long waiting period between application for and award of waivers. We did not consider such proposals practicable. Where there appears to be a pattern of abuse—for example, repeated applications by the same applicant for substantially similar trades or movements—we proposed that an applicant be required to submit the request for waiver a reasonable period in advance of the date of the intended cargo movement in order to ensure that in such cases obviously suitable Canadian vessels would not be disqualified merely on the grounds that they had no time to position themselves for loading.

Bill C-52 comes to Parliament's consideration at a time when a major trade agreement with the United States is being concluded. As senators know, the subject of marine transportation played no small role in the conduct of the trade negotiations. Transportation remains, for now, outside the ambit of free trade. The continuing existence of the U.S. Jones Act—which wholly closes coasting trade to all but U.S. built, owned, flagged and crewed ships—and the putative removal of customs duties on many items including ships, creates an asymmetrical relationship between our countries in this sector.

We have recently been advised that the quantitative restriction reference in the free trade bill will be employed by Canada to limit the importation of U.S. vessels to Canada for as long as related Jones Act provisions remain in place. We do not yet know the form the restrictions will take or the manner in which they would be occasioned and applied. Despite the best efforts of our trade negotiation team, we are not satisfied that this is the appropriate mechanism for bringing our systems into balance. As duties come off, our offshore supply sector will be "open season" for U.S. operators. In addition, in the absence of any ownership or investment restrictions in Canada, as compared to the U.S. where a foreigner simply cannot own a shipping operation, we may look forward to the possibility of U.S. firms setting up subsidiaries and importing, duty free, U.S. vessels. One might envision such an operation coming to Canada and importing U.S. thousand foot ships, again duty free, to ply the upper Great Lakes in our coasting trade, as well as cross-lakes trade.

For some time now, DMA has been advocating a proposal that, in regard to investment restrictions, Canada should do no less than has the United States. We had hoped that Bill C-52 might be the appropriate instrument to correct the imbalance. It has proven otherwise, and we are now looking to the Canada Shipping Act, or other legislation, which could be amended to restrict foreign ownership of Canadian shipping companies to

## [Traduction]

tème des dérogations consistant notamment à limiter le nombre de dérogations accordées à une même compagnie ou à un même navire ou à prescrire une longue période d'attente entre la date de la demande et celle de l'octroi de la dérogation. Ces formules ne nous semblent pas réalisables. Nous avons proposé que lorsqu'on soupçonnerait un abus—par exemple, lorsque le même requérant demanderait des dérogations pour transporter les mêmes marchandises sur les mêmes itinéraires—le requérant soit obligé de soumettre sa demande de dérogation longtemps avant la date prévue du transport de la marchandise afin que dans ces cas-là, des navires canadiens de toute évidence adaptés au transport de ce genre de marchandises ne soient pas disqualifiés pour la simple raison qu'ils n'arriveraient pas au port à temps pour le chargement.

Le Parlement est saisi du projet de loi C-52 au moment même où l'on met la dernière touche à un accord commercial d'importance majeure avec les États-Unis. Comme les sénateurs le savent, la question du transport maritime a tenu une place importante dans les négociations commerciales. Pour l'instant, le libre-échange ne s'applique pas au transport. Le maintien aux États-Unis de la loi appelée *Jones Act*—qui n'autorise que les navires construits aux États-Unis, appartenant à des Américains, battant pavillon américain et dont l'équipage est constitué d'Américains à faire du cabotage aux États-Unis—et la suppression putative des droits de douane sur de nombreux articles, dont les navires, font que nos deux pays ne sont pas à armes égales dans ce secteur.

Nous avons appris récemment que le Canada invoquera la restriction quantitative prévue dans l'Accord de libre-échange pour limiter l'importation au Canada de navires américains aussi longtemps que les dispositions pertinentes de la *Jones Act* resteront en vigueur. Nous ignorons encore quelle forme ces restrictions prendront, les raisons pour lesquelles elles seront décrétées et la façon dont elles seront appliquées. En dépit des efforts de notre équipe de négociateurs en matière de commerce, nous ne sommes pas convaincus que c'est la bonne façon d'équilibrer les systèmes des deux pays. Lorsque les droits de douane seront supprimés, les transporteurs américains fondront sur nos marchés étrangers. En outre, à défaut de l'application au Canada de restrictions sur la propriété ou l'investissement comparables aux restrictions en vigueur aux États-Unis, où un étranger ne peut tout simplement pas exploiter de compagnie de transport maritime, il se pourrait que des compagnies américaines ouvrent des filiales au Canada et importent des navires américains en franchise de droits. Il n'est pas impossible qu'une compagnie vienne s'établir au Canada et importe des navires américains de 1 000 pieds, en franchise de droits, et les fasse naviguer dans la partie supérieure des Grands Lacs, c'est-à-dire dans la région où les transporteurs canadiens font du cabotage, et leur fasse faire le transport entre le Canada et les États-Unis par les Grands Lacs.

Depuis un certain temps déjà, la DMA fait valoir qu'en matière de contrôle des investissements, le Canada devrait aller aussi loin que les États-Unis. Nous espérons que le projet de loi C-52 permettrait de corriger ce déséquilibre. Ce n'est pas le cas et nous songeons maintenant à proposer des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada ou à d'autres loi qui auraient pour effet de limiter à 25 p. 100 la



[Text]

25 per cent. This would obviate many of the difficulties we can see down the road if and as the free trade arrangement progresses. It would strike a balance between the two countries in this sector, and it would provide a perfectly justifiable protection to the Canadian coasting trade, fully consistent with the thrust of this bill. For the present, however, we are quite satisfied with the substance of Bill C-52, believing that it provides appropriate measures of reservation of the coasting trade to Canadian operators and flexibility to Canadian shippers.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hall. Are there any questions?

**Senator Macdonald (Cape Breton):** For my information, what does the term "cabotage", which appears on page 5 of the brief, mean? Would you explain that?

**Mr. Hall:** That is the reservation of trade between two ports in a given country. Canada has a cabotage policy that no vessel can trade between two Canadian ports unless it is a Canadian flagged and duty-paid vessel.

**Senator Turner:** On page 2 of the brief, Mr. Hall, you say that the Dominion Marine Association operates 126 bulk carriers. In your opinion, what will happen to that figure if the Free Trade Agreement comes into being? Will that figure increase or decrease?

**Mr. Hall:** If the Free Trade Agreement comes into being, that figure will increase. I say that because we think we have a competitive edge over our U.S. friends in that we are not necessarily restricted to building in Canada. We can build a vessel anywhere and pay a 25 per cent duty. We are able to provide a ship at a reasonable cost in that circumstance.

Secondly, our operating expenses are somewhat lower than those in the U.S. because our wage costs are in the vicinity of 25 per cent below our U.S. counterparts. So we felt that we had a very good chance not of only dominating the cross-lakes trade, as we do now, but also perhaps of getting into some of their coastal trade, to which they objected.

**Senator Turner:** They tell us 80 per cent of our manufactured goods go to the United States. How much of the 20 per cent that is left will your industry pick up under the free trade deal?

**Mr. Hall:** There is not much in the way of manufactured goods moving by water on the Great Lakes, or the St-Lawrence for that matter. Mainly it goes by rail or truck. We have a seasonal operation and only operate nine months of the year, which it makes it awkward for certain shippers. The higher the cost of the product, the greater the inventory cost.

[Traduction]

part des compagnies canadiennes de transport maritime appartenant à des étrangers. Cela éliminerait beaucoup des difficultés qui nous attendent si l'Accord de libre-échange est adopté dans sa forme actuelle. Cela rétablirait l'équilibre entre nos deux pays dans le secteur du transport maritime et assurerait aux compagnies qui font du cabotage au Canada une protection parfaitement justifiée, ce qui serait entièrement conforme à l'objectif du projet de loi. Pour l'instant, cependant, nous sommes tout à fait satisfaits du projet de loi C-52, quant au fond, et nous croyons qu'il permet dans une mesure suffisante de réserver le cabotage en eaux canadiennes à des entreprises canadiennes et de garantir aux expéditeurs canadiens une certaine souplesse dans les services.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Hall. Avez-vous des questions, sénateurs?

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** À titre simplement informatif, je voudrais savoir ce que signifie le terme «cabotage» employé à la page 5 de la version anglaise de votre mémoire. Pourriez-vous me l'expliquer?

**M. Hall:** Il s'agit du transport maritime entre deux ports d'un pays donné. Le Canada a une politique en matière de cabotage qui prévoit qu'aucun navire étranger et non dédouané ne peut transporter des marchandises entre deux ports canadiens.

**Le sénateur Turner:** À la page 2 de votre mémoire, vous dites que la *Dominion Marine Association* exploite 126 vraquiers. À votre avis, si l'Accord de libre-échange est adopté, ce nombre va-t-il diminuer ou augmenter?

**M. Hall:** Il va augmenter. Je dis cela parce que nous avons l'avantage sur nos concurrents américains, en ce sens que nous ne sommes pas obligés d'acheter des navires construits au Canada. Nous pouvons faire construire nos navires n'importe où et payer un droit de douane de 25 p. 100. Cela nous permet d'offrir des tarifs raisonnables.

Deuxièmement, nos frais d'exploitation ne sont pas aussi élevés que ceux des transporteurs américains parce que les salaires de nos équipages sont d'environ 25 p. 100 inférieurs à ceux des équipages américains. Nous estimons donc que nous avons d'excellentes chances non seulement de dominer le transport maritime sur les Grands Lacs entre les deux pays, puisque c'est déjà fait, mais aussi de nous comparer d'une partie du transport côtier américain, ce à quoi nos concurrents des États-Unis s'opposent.

**Le sénateur Turner:** Ils nous disent que 80 p. 100 de nos produits manufacturés sont exportés aux États-Unis. Sous le régime du libre-échange, quelle partie du transport des 20 p. 100 qui restent sera assurée par votre industrie?

**M. Hall:** Nous ne comptons pas tellement sur le transport des produits manufacturés sur les Grands Lacs ou sur le Saint-Laurent. Ces marchandises sont surtout transportées par chemin de fer ou par camion. Nos activités sont saisonnières, c'est-à-dire que nous ne naviguons que neuf mois par année, ce qui complique un peu les choses à certains expéditeurs. Plus la



[Text]

**Senator Turner:** So you are in agreement with the free trade deal?

**Mr. Hall:** Sure. We agree with the free trade deal. We think it will provide some extra trade for us, but it will be more in the line of bulk commodities as opposed to manufactured goods.

**Senator Turner:** Thank you very much.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** You mentioned that you have 90 per cent of the cross-lake trade.

**Mr. Hall:** Yes, sir.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Is that wholly due to the fact that your wages are 25 per cent lower than the Americans?

**Mr. Hall:** A combination of wages and financing costs, cost of the vessel, that sort of thing, yes.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** The same thing would apply to a coastal trade?

**Mr. Hall:** That is correct. Over the past seven or eight years, the Canadian operators have decided to build dual-purpose vessels commonly called in the trade Salty Lakers. The whole idea there was to give them a little more flexibility, because for a ship these days you are looking at from \$40 million to \$50 million a unit, and it is pretty tough to operate nine months of the year and pay all of those fixed costs when the seaway is shut down over the winter. Secondly, over the past five or six years there has been a major downturn in trade on the Great Lakes. It dropped from 95 million tonnes in 1981 to a low of about 72 million tonnes in 1986. That is an awful lot of cargo, and therefore an awful lot of ships that are idle.

So the newer class of ships are designed, as I say, to go deep sea, and that is what has been happening. A number of companies have experimented in running these ships over the winter months to try and seek full employment; and by dividing their cost over 12 months, obviously they can offer a better rate. Some of them have found sufficient trade, because these are more efficient ships, to operate in the summer as well. This is relatively new because these ships have been around for only the last seven or eight years.

Therefore, I get a little upset when I hear people from the British Columbia forest industry saying that we do not have ships. We do have ships. Agreed we did not have them before, but we are trying to develop a trade, and owners are spending a lot of money on buying and building ships that are flexible and can get into any trade, and in time they will develop some of these trades. The fear is that if we do not give them the freedom to get into trades that are suitable that are right here in the North American home trade area, we will find that those ships will flag out, which will mean a net lost to Canada. We lose a ship, we lose the jobs on the ship, and we lose the jobs

[Traduction]

marchandise est coûteuse et plus les frais de stockage sont élevés.

**Le sénateur Turner:** Donc, vous êtes favorable à l'Accord de libre-échange, n'est-ce pas?

**M. Hall:** Absolument. Nous croyons qu'il accroîtra notre volume d'affaires, mais dans le domaine des marchandises en vrac plutôt que dans celui des produits manufacturés.

**Le sénateur Turner:** Je vous remercie.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Vous avez dit que vous assuriez 90 p. 100 du transport entre les deux pays sur les Grands Lacs.

**M. Hall:** C'est exact.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Est-ce dû au seul fait que vos salaires sont de 25 p. 100 inférieurs à ceux des équipages américains?

**M. Hall:** C'est dû à la différence entre les salaires, le coût des immobilisations, le coût des navires, etc.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Cela s'appliquerait également au cabotage côtier, n'est-ce pas?

**M. Hall:** C'est exact. Depuis sept ou huit ans, les transporteurs canadiens préfèrent construire des navires capables de naviguer autant sur les Grands Lacs que sur l'océan. Cela donne un peu plus de souplesse à leurs opérations parce que de nos jours, un navire coûte entre 40 et 50 millions de dollars et que comme la voie maritime est fermée pendant l'hiver, il est très difficile de les faire naviguer neuf mois par année pour assumer tous ces coûts fixes. Deuxièmement, depuis cinq ou six ans, le cabotage sur les Grands Lacs a considérablement diminué. En 1981, il était de 95 millions de tonnes et en 1986, il n'était plus que d'environ 72 millions de tonnes. Cela représente une quantité énorme de marchandises et, par conséquent, un très grand nombre de navires inutilisés.

Donc, comme je le disais, ce nouveau type de navire est conçu pour naviguer aussi sur les océans et c'est ce que nous avons fait. Un certain nombre de transporteurs ont, à titre expérimental, fait naviguer ces navires pendant les mois d'hiver pour employer leurs équipages à plein temps; cela leur permet également d'échelonner leurs coûts sur 12 mois et, évidemment, d'offrir des tarifs plus avantageux. Certains d'entre eux ont trouvé suffisamment de clients pour naviguer aussi pendant l'hiver, parce que ces navires sont plus efficaces. C'est relativement nouveau parce que ces navires n'existent que depuis sept ou huit ans.

Cela m'énerve donc un peu d'entendre des gens de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique prétendre que nous n'avons pas de navires pour transporter le bois. C'est faux. Je conviens que nous n'en avons pas toujours eu, mais nous nous efforçons de développer ce marché; les armateurs investissent énormément d'argent dans l'achat et la construction de navires polyvalents capables de naviguer partout et, avec le temps, ils réussiront à implanter le transport maritime là où il est absent. Ce que nous craignons, c'est que si nous ne leur donnons pas la liberté de transporter tout ce qu'ils peuvent ici, dans les eaux de l'Amérique du Nord, ces armateurs n'ailent immatriculer

[Text]

ashore. The question is: Do we want a national flag present or don't we. I am inclined to think that Canada should have some sort of a presence.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** I noticed some of the arguments that have been advanced here. One especially is that there is no need to provide protection for the Canadian intercoastal fleet from west to east because there was not such a fleet. You are saying that now there is, involving commodities like silica sand from Halifax—that we do have intercoastal trade.

**Mr. Hall:** That is correct. There is trade there, and it is rather curious that I do not recall, in reviewing the various applications made for a waiver, seeing anything there from COFI looking to move wood products from west to east. They mentioned in their brief that they moved 300,000 tons. How did it go? Did it go by rail? How much of it did go by water? I just do not know. I am just saying the trade is there. We now have better ships than we had ten years ago which were too small to be competitive. Now you have got good-sized ships.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** You mentioned, for information, that you had moved 76 million tonnes, which included major moves of western grain, iron ore, and coal. I can understand the western grain and the iron ore, but there is not that great a movement of coal by water any more, is there?

**Mr. Hall:** Yes, sir, there is. The bulk of the coal comes from the United States, and goes to Stelco, to Dofasco in Hamilton and also to Ontario Hydro thermal stations; but now there has been a shift to use western Canadian coal that comes across the prairies to Thunder Bay and then by ship to those same locations.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** I see that. I was thinking of eastern coal.

**Senator Davey:** I have just a couple of questions, Mr. Chairman. Mr. Hall states, at page 6 of his presentation:

We have recently been advised that the quantitative restriction reference in the free trade bill will be employed by Canada to limit the importation of U.S. vessels to Canada . . .

and so on. Who would advise you on that kind of matter?

**Mr. Hall:** When we finally got the printed text of the free trade arrangements, the tariff section indicated that there would be a removal of duty on imported U.S. ships over a ten-year period. Currently, the duty is 25 per cent. A footnote to the text suggested that Canada reserve the right to apply a quantitative restriction so long as the U.S. Jones Act remained in place. We feel that that is not sufficient; it is subject to ministerial decision. All sorts of pressures could be applied at different times with respect to how many to import and who

[Traduction]

leurs navires dans des pays étrangers, ce qui sera une perte nette pour le Canada. Nous perdrons à la fois les navires, les emplois à bord et les emplois à terre; nous devons donc décider si nous tenons ou pas à ce que le cabotage soit fait par des navires canadiens. J'incline à penser que les compagnies de transport maritime canadiennes devraient être présentes dans notre marché.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Certains des arguments que nous avons entendus m'ont particulièrement frappé, notamment qu'il n'est pas nécessaire de protéger la flotte canadienne qui fait le cabotage entre la côte ouest et la côte est du pays parce que cette flotte n'existe pas. Vous dites qu'elle existe maintenant et qu'elle transporte notamment du sable siliceux de Halifax vers Vancouver.

**M. Hall:** C'est exact. Nous transportons des marchandises d'une côte à l'autre et, fait assez curieux, lors de l'examen des demandes de dérogation, je ne me souviens pas en avoir trouvé, qui émanaient de membres du COFI désireux de transporter dans l'Est du bois de l'Ouest. Dans son mémoire, le COFI a dit qu'il avait expédié 300 000 tonnes de bois. Comment ce bois a-t-il été transporté? Par chemin de fer? Combien de tonnes ont-elles été transportées par navire? Je l'ignore. Je dis simplement qu'il y a une place pour nous dans ce domaine. Nos navires sont meilleurs que ceux que nous avions il y a dix ans; à l'époque, ils étaient trop petits pour nous permettre d'être concurrentiels. Maintenant, nous avons des navires plus grands.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Vous avez dit que parmi les 76 millions de tonnes de marchandises que vous avez transportées, il y avait d'importantes quantités de grain de l'Ouest, de minerai de fer et de charbon. Va pour le grain et le minerai de fer, mais on ne transporte plus tellement de charbon par navire maintenant, n'est-ce pas?

**M. Hall:** Oh oui, sénateur. La majeure partie de ce charbon provient des États-Unis et est livrée à Stelco ou à Dofasco, à Hamilton, ainsi qu'aux centrales thermoélectriques de l'Hydro-Ontario; mais ces industries emploient maintenant du charbon de l'ouest du Canada qui est expédié à travers les Prairies jusqu'à Thunder Bay, puis livré aux clients par navire.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Je sais. Je pensais plutôt au charbon de l'Est.

**Le sénateur Davey:** J'ai deux ou trois questions, monsieur le président. À la page 6 de son mémoire, M. Hall dit ceci:

Nous avons appris récemment que le Canada invoquera la restriction quantitative prévue dans l'Accord de libre-échange pour limiter l'importation et le reste. Qui vous aurait donné ces renseignements.

**M. Hall:** Quand nous avons enfin obtenu le texte de l'Accord de libre-échange, nous avons constaté à la section des tarifs, que les droits sur l'importation de navires américains seraient suspendus pendant une période de 10 ans. À l'heure actuelle, les droits sont de 25 p. 100. Un renvoi au bas du texte laissait entendre que le Canada se réserve le droit d'appliquer une restriction quantitative aussi longtemps que la *Jones Act* américaine sera en vigueur. Nous croyons que cela ne suffit pas, car tout dépendra d'une décision ministérielle. Toutes sor-



[Text]

has the right to import. To our minds, it would be far better to amend the Canada Shipping Act—we tried to suggest Bill C-52, but perhaps it was not the appropriate vehicle—to restrict the ownership to 25 per cent foreign. This puts us on a level playing field with our American counterparts. Their restriction is 25 per cent foreign.

**Senator Davey:** You commented that you are basically in favour of free trade, is that right?

**Mr. Hall:** Yes, sir, we are.

**Senator Davey:** It seems to me that you are basically interested in free trade as long as it is not applied to your particular industry. Is that a fair statement?

**Mr. Hall:** I do not know how you came to that conclusion, senator. The marine industry is not included in the free trade arrangements, although we would love to have seen it there. We think that the Canadian merchant marine fleet could compete with our American counterparts if free trade applied to marine transportation.

**Senator Turner:** Does the Dominion Marine Association represent many cruise liner companies and do you think your proposal to remove the cruise ship exemption is approved by this sector of the industry?

**Mr. Hall:** We do not represent any cruise line companies at all, senator. The only companies I am aware of in this country that carry passengers at all tend to be the ferry operators on the east and west coasts and in central Canada. Cruise operations tend to be foreign flagged, but I do know that a number of Canadian and U.S. companies are looking more towards developing a cruise industry. There is a lot of talk about the potential for a cruise vessel on the Great Lakes, for example, of the capacity of approximately 200 cabins.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** At the bottom of page 3 of your brief, you state:

In short, the qualification to our support of sections 4 & 5—dealing with issuance of licences—is that there must be an undertaking that the new National Transportation Agency continue unchanged the work in this area performed formerly by the CTC.

What kind of an undertaking would you want and from whom would you want?

**Mr. Hall:** Basically, what we are saying there is that we were somewhat concerned when the Canadian Transport Commission was changed into the National Transportation Agency. Prior to that, this work was done on a modal basis. Each mode had its own division within the CTC. Now it is done in another fashion. We were quite concerned at the time that the marine mode might lose its position within the CTC to the more dominant rail mode that exists. We simply wanted to be assured that the expertise that was there remain within the NTA. The people at the CTC did a very good job in administering the waiver system, were good at checking it out and were fair to all sides. We wanted to be sure that that continues.

[Traduction]

tes de pressions pourront être exercées à certains moments pour ce qui est des quantités à importer et du droit d'importer. À notre avis, il vaudrait beaucoup mieux modifier la Loi sur la marine marchande du Canada—nous avons voulu profiter du C-52, mais peut-être que ce n'était pas le moyen approprié—pour limiter à 25 p. 100 la mainmise étrangère. Ainsi, nous sommes sur le même pied que nos homologues américains: ils ont également une limite de 25 p. 100.

**Le sénateur Davey:** Vous avez dit qu'en principe vous étiez en faveur du libre-échange, n'est-ce pas?

**M. Hall:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Davey:** Il me semble que vous êtes d'accord en principe, du moment que le libre-échange ne vous touche pas. Est-ce exact?

**M. Hall:** Je me demande comment vous en êtes arrivé à cette conclusion, sénateur. Bien que nous le souhaitions vivement, le transport maritime n'est pas visé par le libre-échange. Nous croyons que la marine marchande canadienne pourrait concurrencer les Américains si le libre-échange s'appliquait au transport maritime.

**Le sénateur Turner:** Est-ce que la Dominion Marine Association représente beaucoup d'organismes de croisières et croyez-vous que ceux-ci vous approuvent quand vous proposez de supprimer l'exemption concernant les navires de croisière.

**M. Hall:** Nous ne représentons aucune entreprise de croisières sénateur. Les seules entreprises que je connaisse qui transportent des passagers sont les exploitants de traversiers sur les côtes est et ouest et dans le centre du Canada. Règle générale, les navires de croisière battent pavillon étranger, mais je sais qu'un certain nombre de sociétés canadiennes et américaines cherchent à développer ce genre d'entreprises. Il est fortement question d'exploiter un navire de croisière d'une capacité d'environ 200 cabines sur les Grands Lacs.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** À la page 3 de votre mémoire, vous dites ceci:

Bref, nous n'appuierions les articles 4 et 5—qui portent sur la délivrance de licences—qu'à la condition que le gouvernement s'engage à ce que le nouvel Office national des transports continue d'assurer la même surveillance que la CCT.

Quel genre de promesse voulez-vous et à qui la demandez-vous?

**M. Hall:** Essentiellement, nous avons été un peu inquiets lorsque la Commission canadienne des transports a été remplacée par l'Office national des transports. Auparavant, on procédait par mode de transport. Chaque mode avait son propre secteur au sein de la Commission. Aujourd'hui, on procède autrement. Nous craignons, à l'époque, que le mode maritime perde sa position au profit du mode ferroviaire plus important. Nous souhaitions simplement retrouver la même compétence au sein du nouvel Office. Les responsables de la Commission administraient très bien le système de dérogation, vérifiaient ce qu'il fallait et se montraient équitables à tous égards. Nous voulons être sûrs que cela va continuer.



[Text]

**Senator Macdonald (Cape Breton):** There is some argument that any provision that would restrain ownership of Canadian carriers must be part of the Canada Shipping Act. Do you agree with that?

**Mr. Hall:** Yes, senator. We were suggesting that in lieu of the marine sector not appearing on the free trade table—in fact, transport, generally, is not on the free trade agenda—there be no quantitative restrictions. We think this entire area is subject to abuse and we would far sooner see an amendment made to the Canada Shipping Act regarding foreign ownership.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** When a company applies for a waiver, is there much delay between the time at which the application is made and the time at which it is granted or not granted?

**Mr. Hall:** I would say no. I have seen some applications for waiver made before the CTC on one day and granted the next day.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** That is quite fast for the government.

**Mr. Hall:** Yes. As I mentioned in the brief, on occasion we have seen abuses to the system where the same person for the same cargo applied almost every month. If there is sufficient cargo, I have faith that the Canadian entrepreneur in the marine business will build a ship to suit the trade. If there is insufficient trade, obviously we have no problem in allowing foreign ships to carry it.

**Senator Davey:** Would you favour transportation in general being included on the free trade agenda?

**Mr. Hall:** Yes, senator, we would.

**Senator Davey:** Do you think it is inevitable?

**Mr. Hall:** I hope that it will be whenever free trade comes up for review. There will be further discussions to see what might be done to include transportation. The biggest hurdle to this being placed on the agenda was the lobbying on the part of the Jones Act marine group. That group stopped the entire thing from coming about. I do not think that any other lobbying group made an effort in this regard.

Senators have to appreciate that the Jones Act covers American-built, American-owned and American-crewed vessels. Not only are the U.S. shipowners and the unions they represent included, but the shipbuilders are also involved. We are talking about four coasts and the Mississippi River; it is a fairly big industry. Then this lobby group wrapped itself around the national defence flag, so it is a tough group to beat.

I think the next time around we would probably pay more attention to the U.S. shipper as to what he has to say about this. I know most of them would love to have seen the marine industry on the free trade agenda.

[Traduction]

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Certains prétendent que toute disposition tendant à limiter la participation dans les transporteurs canadiens doit être intégrée à la Loi sur la marine marchande. Appuyez-vous ce point de vue?

**M. Hall:** Oui, sénateur. Nous suggérons qu'étant donné que le secteur maritime ne figure pas parmi les questions visées par l'Accord de libre-échange—en fait, d'une façon générale, le transport ne figure pas au programme du libre-échange—il n'y ait pas de restrictions quantitatives. Nous croyons qu'il peut y avoir des abus dans ce secteur et nous préférierions que la Loi sur la marine marchande soit modifiée pour tenir compte de la participation étrangère.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Quand une société demande une dérogation, y a-t-il un délai important entre la présentation de la demande et son autorisation ou refus?

**M. Hall:** Pas nécessairement. Il est arrivé que des dérogations soient accordées le lendemain de la demande.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** C'est plutôt rapide pour un service public.

**M. Hall:** En effet. Comme je le dis dans le mémoire, des abus se sont déjà produits, par exemple la même personne présentant une demande presque tous les mois pour la même marchandise. S'il y a suffisamment de marchandises, je suis persuadé que les transporteurs canadiens seraient en mesure de fournir les navires nécessaires. Si le trafic est insuffisant, nous ne nous opposerions pas, bien sûr au recours à des transporteurs étrangers.

**Le sénateur Davey:** Croyez-vous que la question des transports en général devrait être inscrite au programme du libre-échange?

**M. Hall:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Davey:** Croyez-vous que c'est inévitable?

**M. Hall:** J'espère qu'il en sera question chaque fois que l'Accord de libre-échange sera revu. On examinera alors comment on pourrait inclure le transport. La grosse difficulté à ce sujet vient des pressions exercées par les entrepreneurs maritimes visés par la *Jones Act*. Ce sont eux qui ont mis des bâtons dans les roues. Je ne pense pas que d'autres groupes aient exercé des pressions à cet égard.

Les sénateurs doivent savoir que la *Jones Oct* protège les navires construits aux États-Unis, propriété d'Américains et ayant des équipages américains. Y sont inclus, non seulement les armateurs et les syndicats qu'ils représentent, mais aussi les constructeurs de navire. Cela vaut pour toutes les côtes des États-Unis et le fleuve Mississippi; c'est un secteur assez considérable. Comme ce groupe de pression invoque volontiers l'argument de la défense nationale, il est difficile de leur résister.

Je pense que la prochaine fois nous tiendrons compte d'avantage de l'avis des affrêteurs américains. Je sais que la majorité aurait souhaité que l'industrie maritime figure dans le libre-échange.

## [Text]

**Senator Davey:** Perhaps this is an unfair question, but do you have any comment about other modes of transportation regarding free trade?

**Mr. Hall:** I really cannot comment in that regard, senator; it would not be fair.

**The Chairman:** Mr. Hall, were you invited to participate and make suggestions when the Free Trade Agreement was being negotiated?

**Mr. Hall:** Yes, Mr. Chairman. We made our views well known to those involved. As I said in the brief, I think the Canadian team did the best it could. But suddenly the lobby group mobilized. When the members of that group realized that this might happen and what that could mean to them, they became a very strong force.

**The Chairman:** Are there any further questions? There being none, on behalf of the committee I would like to thank Mr. Hall.

Honourable senators, our next two witnesses are from the city of Prince Rupert, B.C. I am pleased to introduce Mr. Peter J. Lester, the Mayor of that city, and Mr. Joe Scott, Chairman of the Prince Rupert Cruise Ship Committee. I believe that Mr. Scott has a presentation to make.

**Mr. Joe Scott, Chairman, Prince Rupert Cruise Ship Committee:** Mr. Chairman, honourable senators, before presenting my submission, I would like to thank you for this opportunity to appear here today. I would particularly like to thank Mr. André Remy, who has been so kind, helpful and cooperative in arranging our meeting with you today. We had a limited time to prepare our presentation and provide the information that we felt was necessary. Had it not been for Mr. Remy, we might not have been here today.

This submission has been prepared by the Prince Rupert Cruise Ship Committee on behalf of the City of Prince Rupert and the Village of Port Edward, as well as various groups, businesses and individuals active in the development of the cruise industry on the north coast of the province of British Columbia.

Prince Rupert, a major developing west coast port, is the transportation centre for the area. The terminus of the northern main line of the CN Rail and interprovincial Highway 16, the northern terminus of the B.C. ferry system, as well as the Canadian southern terminus of the Alaska Marine Highway system, Prince Rupert lends itself ideally to servicing the Alaskan tourist trade.

For many years tour vessels originating in the lower mainland and cruising to Alaska included a call at Prince Rupert in their summer schedules. The port's facilities to accommodate these larger vessels were less than adequate. Even with the provision of a new lightering facility, these calls diminished to the point of non-existence, primarily due to a re-interpretation of American coastal regulations. However, in the last few years a developing traffic has flourished, utilizing smaller vessels originating cruises to Alaska, with passengers being flown in and out of Prince Rupert to board and disembark the ship at the completion of their voyage.

## [Traduction]

**Le sénateur Davey:** Peut-être que ma question déroge un peu, mais savez-vous ce qu'il en est des autres modes de transport par rapport au libre-échange?

**M. Hall:** Je ne peux vraiment pas vous répondre sénateur; ce ne serait pas honnête.

**Le président:** Monsieur Hall, avez-vous été invité à donner votre avis et à faire des suggestions au moment où l'Accord de libre-échange a été négocié?

**M. Hall:** Oui, monsieur le président. Nous avons eu amplement l'occasion de faire connaître nos vues. Comme je le dis dans le mémoire, je pense que l'équipe canadienne a fait de son mieux, mais le groupe de pression s'est soudain mobilisé. Quand ils se sont aperçus de ce qui pouvait arriver et de la façon dont ils seraient touchés, ils ont mis le paquet.

**Le président:** D'autres questions? S'il n'y en a pas, je voudrais remercier M. Hall au nom du comité.

Honorables sénateurs, nos deux prochains témoins viennent de Prince Rupert en Colombie-Britannique. J'ai le plaisir de vous présenter M. Peter J. Lester, maire de la ville et M. Joe Scott, président du Comité des croisières de Prince Rupert. Je crois que M. Scott a un exposé à nous faire.

**M. Joe Scott, président, Comité des croisières de Prince Rupert:** Monsieur le président, honorables sénateurs, avant de commencer, je tiens d'abord à vous remercier de votre accueil. Je remercie entre autres M. André Remy qui a pris toutes les dispositions nécessaires pour que nous puissions témoigner devant vous aujourd'hui. Nous n'avons eu que très peu de temps pour rédiger notre mémoire et réunir l'information utile. N'eut été de M. Remy, peut-être que nous ne serions pas ici aujourd'hui.

Le mémoire a été rédigé par le Comité des croisières de Prince Rupert, au nom de la ville de Prince Rupert et du village de Port Edward, ainsi qu'au nom de différents groupes, entreprises et particuliers, qui s'intéressent aux croisières sur la partie nord de la côte de la Colombie-Britannique.

Prince Rupert, un port de la côte ouest en pleine expansion, est le centre des transports de la région. Aboutissement de l'embranchement septentrional du CN, de la route interprovinciale n° 16, terminus nord du système de traversiers de Colombie-Britannique, et terminus sud du système des routes maritimes de l'Alaska, la ville de Prince Rupert est idéalement située pour desservir l'industrie touristique de l'Alaska.

Pendant des années, les bateaux de croisière qui partaient du sud pour se rendre en Alaska faisaient escale à Prince Rupert pendant l'été. Les installations portuaires nécessaires pour accueillir les grands navires étaient insuffisantes. Malgré la mise en place d'un service de chalands, les escales se sont espacées au point de disparaître, essentiellement à cause de la réinterprétation des règlements américains sur le cabotage. Pourtant, depuis quelques années, les activités ont repris: des navires plus petits font des croisières en Alaska, les voyageurs sont amenés à Prince Rupert par avion pour s'y embarquer et font l'inverse au retour.



## [Text]

At the present time, vessels operated by Exploration Cruise Lines, with headquarters in Seattle, have regular weekly and biweekly schedules utilizing two ships with accommodation for 155 and 255 passengers. The smaller vessel, and the one we are particularly concerned with, is the "North Star" which will make approximately 20 sailings to Alaska during the four-month cruise season, while the larger ship, the "Explorer Starship" will make half that number. These vessels add substantially to the economy of our city. In addition to revenue accruing directly to the Port of Prince Rupert, the airlines are a major beneficiary of this traffic, as well as hotels and motels, providing overnight accommodation, and other various businesses and services catering to the tourist trade.

Unfortunately, implementation of Bill C-52 will devastate this developing traffic. Should Bill C-52 be proclaimed, the "North Star" will most certainly be withdrawn from service when its commitment for this season has been concluded. We are not aware of any Canadian flag vessels presently on the west coast under construction or contemplated that could accommodate this market. As a result, the monetary benefits of this summer activity, and unfortunately the additional employment created, will be lost to Canada and be particularly destructive to the economy of this northern coastal area of our province.

While the loss of benefits accruing from the operation of the "North Star" will be tragic, the potential for further cruise ship development will undoubtedly come to an end. The location of our port and its present facilities has encouraged numerous smaller ship operators to plan for the utilization of Prince Rupert as a base to service not only the present market, but particularly the Queen Charlotte Islands. With the establishment of South Moresby Park, 200 kilometres southwest of Prince Rupert, as a national park, these operators have been assessing the potential of this area and it is an exciting prospect. Exploration Cruises, as part of their assessment, have scheduled two sailings to the islands this season. However, with implementations of Bill C-52 in its present form, we have no doubt that access to this new, adventurous and exciting area, which lends itself ideally to the employment of smaller vessels, will not be provided.

In conclusion, we have mentioned the lack of Canadian flag ships available to service the coastal trade from this area, and we believe this deficiency applies to the entire west coast. If there were a Canadian capability to accommodate this present and potential traffic, then I am confident we would not be appealing to you today for consideration of the following recommendations.

1. We respectfully request your consideration of a complete west coast exemption from the provisions of Bill C-52 for foreign ships engaged in the transport of passengers.
2. If a complete exemption for the west coast is impractical, your consideration of an exemption from the provision of Bill C-52 for the north coast area—specifically the Port of Prince Rupert—and foreign ships engaged in the coasting passenger trade is solicited.

## [Traduction]

À l'heure actuelle, Exploration Cruise Lines, dont le siège social est à Seattle, exploite deux navires pouvant recevoir respectivement 155 et 225 passagers et qui suivent un calendrier régulier une fois la semaine et aux quinze jours. Le plus petit des deux navires, celui qui nous inquiète davantage, le *North Star*, fait une vingtaine de croisières en Alaska au cours des quatre mois que dure la saison, tandis que le plus gros, l'*Explorer Starship*, en fait la moitié. Ces navires contribuent substantiellement à l'activité économique de la ville. Outre le port qui en bénéficie directement, les sociétés aériennes en profitent aussi de même que les hôtels et les motels qui offrent le gîte, et toutes sortes d'autres commerces de services touristiques.

Malheureusement, le projet de loi C-52 va chambarder ces activités en expansion. Si le projet de loi est adopté, le *North Star* sera sûrement retiré du service une fois la saison terminée. Nous ne connaissons aucun navire battant pavillon canadien sur la côte ouest, en chantier ou prévu, qui pourrait prendre la relève. Nous perdrons ainsi tous les avantages économiques de cette activité saisonnière, sans compter les emplois qui avaient été créés, et c'est toute l'économie de cette partie de la côte nord de la province qui en souffrira.

Non seulement la disparition du *Nort Start* sera une tragédie du point de vue économique mais, c'est aussi l'expansion future du commerce des croisières qui sera sûrement compromise. A cause de sa situation et de ses installations, plusieurs petits exploitants songent à faire de Prince Rupert une base pour desservir non seulement le marché actuel mais surtout les Îles Reine-Charlotte. Avec la création du parc national de South Moresby, 200 kilomètres au sud-ouest de Prince Rupert, les exploitants ont évalué le potentiel de la région pour en découvrir des perspectives intéressantes. C'est ainsi qu'Exploration Cruises a prévu deux croisières aux îles pour la présente saison. Mais, si le projet de loi C-52 est adopté dans son libellé actuel, nous sommes convaincus que sera compromis l'accès à cette nouvelle région à la fois splendide et sauvage, qui se prête admirablement à l'exploitation de petits navires.

Pour terminer, nous avons dit qu'il manquait de bateaux battant pavillon canadien pour faire le service de cabotage dans ce secteur, et nous croyons que l'ensemble de la côte ouest souffre d'une pareille lacune. S'il y avait des navires canadiens capables de répondre aux besoins actuels et potentiels, je suis persuadé que nous n'aurions pas à vous soumettre aujourd'hui les propositions suivantes:

1. En toute déférence, nous vous demandons d'exempter toute la côte ouest des dispositions du projet de loi C-52 concernant les navires étrangers effectuant le transport de voyageurs.
2. S'il est impossible d'exempter toute la côte ouest, au moins que soit soustraite aux dispositions du projet de loi C-52 la partie nord de la côte—plus précisément le port de Prince Rupert—de même que les caboteurs étrangers effectuant le transport de voyageurs.



*[Text]*

3. If these recommendations are impractical, any modification of the terms of the bill which will serve to preserve our present cruise ship activity and encourage potential traffic would be greatly appreciated.

Mr. Chairman, I would like to introduce Mayor Peter Lester, from the City of Prince Rupert. He has with him endorsements of our presentation from various businesses in the area.

**Mr. Peter Lester, Mayor, City of Prince Rupert, British Columbia:** Further to Mr. Scott's comment, I would like to express my appreciation for the opportunity to meet with this Senate committee. I would also like to echo his statement of appreciation to Mr. Reny.

The brief presented by the Prince Rupert Cruise Ship Committee is endorsed wholeheartedly by a number of organizations in Prince Rupert. They include the following: the Prince Rupert Chamber of Commerce; the Village of Port Edward; the City of Prince Rupert; a number of hotels, and specifically, the Hotel Association; the Skeena-Queen Charlotte Regional District, which is a county form of government in effect in British Columbia; the Hotel Association in Prince Rupert and area; the Far West Bus Lines, which is a bus company that services the area; a company called Noredco, which is the industrial development arm of the City of Prince Rupert and the Skeena-Queen Charlotte Regional District; the Exploration Cruise Lines, which I believe is of great importance; and an organization recently set up to deal with tourism. Letters from these organizations have been submitted to the committee. All of these organizations are very concerned about the effects of Bill C-52. The word currently used is "devastation". I do not believe that is an exaggeration. The effect of Bill C-52, if passed in its current form, would result in the elimination of cruise ships.

In all these letters that have been submitted, the thought is expressed that nobody objects to the principle of Bill C-52. If there were Canadian ships suitable and available, as Mr. Scott has pointed out, we would not be here. However, to our knowledge, there are no Canadian vessels suitable and available. The effect of Bill C-52, both within the waiver system and principally, would result in elimination of cruise ships sailing from Prince Rupert to Alaska and from Prince Rupert to South Moresby Island, where a new park is being developed jointly by the federal and provincial governments.

The three recommendations that we have given to the committee are ones that the committee should consider. We hope your consideration will result in a recommendation which will reduce the effect of Bill C-52.

**Senator Turner:** Mr. Scott, did you and your committee appear before the House of Commons Transport Committee?

**Mr. Scott:** Senator Turner, unfortunately we did not hear about the bill until approximately ten days ago. We understand that the bill passed the House in the middle of March, after going to committee, and received third reading. The first we heard of this bill is when it was to come before this committee. All our activity has taken place in the last ten days.

*[Traduction]*

3. S'il est impossible de donner suite à ces demandes, toutes modifications apportées aux dispositions du projet de loi qui seront de nature à préserver les activités de croisière et à encourager leur expansion, seraient hautement appréciées.

Monsieur le président, permettez-moi de vous présenter M. Peter Lester, maire de la ville de Prince Rupert. Il a avec lui les lettres d'appui de différentes entreprises de la région.

**M. Peter Lester, maire de la ville de Prince Rupert, Colombie-Britannique:** À mon tour, je voudrais remercier le comité du Sénat de nous permettre de témoigner devant lui. Je remercie également M. Reny de sa bonne collaboration.

Le mémoire présenté par le Comité des croisières de Prince Rupert a reçu l'appui enthousiaste de nombreux organismes de la région dont la Chambre de Commerce de Prince Rupert, le village de Port Edward, la ville de Prince Rupert, des hôtels, notamment l'Association des hôteliers, le district régional de Skeena-Reine-Charlotte, une forme de gouvernement régional en Colombie-Britannique, l'Association hôtelière de Prince Rupert et de la région, la Far West Bus Lines qui dessert la région, la compagnie Noredco qui est l'organisme de développement industriel de la ville de Prince Rupert et du district régional Skeena-Reine-Charlotte, Exploration Cruise Lines, qui a une grande importance, et enfin, un organisme touristique récemment mis sur pied. Tous ces organismes ont transmis une lettre d'appui au comité. Tous s'inquiètent des conséquences du projet de loi C-52. On dit volontiers qu'elles seront «catastrophiques» et je ne pense pas que ce soit exagéré. S'il est adopté tel quel, le projet de loi C-52 entraînera la disparition des navires de croisière.

De toutes les lettres que nous avons reçues, aucune ne rejette le principe du projet de loi C-52. Comme M. Scott l'a souligné, si les navires canadiens étaient prêts à prendre la relève, nous ne serions pas ici. Mais, à notre connaissance, aucun navire canadien n'est en mesure de le faire. L'adoption du C-52, à la fois pour ce qui est du système de dérogation et pour l'ensemble de ses dispositions, signifiera la fin de la navigation de croisière entre Prince Rupert et l'Alaska et entre Prince Rupert et l'Île South Moresby, où les gouvernements fédéral et provincial ont entrepris d'aménager un parc.

Nous demandons au comité d'examiner les trois propositions que nous lui avons présentées. Et nous espérons que vous proposerez par la suite de réduire la portée du projet de loi.

**Le sénateur Turner:** Monsieur Scott, êtes-vous allé témoigner devant le comité des transports de la Chambre des communes?

**M. Scott:** Malheureusement, nous n'avons entendu parler du projet de loi qu'il y a une dizaine de jours. Sauf erreur, le projet de loi a été adopté par la Chambre des communes au milieu de mars après avoir franchi l'étape du comité et des trois lectures. Nous en avons entendu parler pour la première fois quand

[Text]

**Senator Turner:** Are they aware of your conclusions and recommendations?

**Mr. Scott:** No, they are not. We hope to make them aware of our conclusions, but we think we are hanging on by our fingernails. We realize that this is our last effort to make some modifications or changes.

**Senator Turner:** What is the exact type of service provided by your cruise lines originating in Prince Rupert? How far north do they go? Do they go to Alaska?

**Mr. Scott:** They go to Sitka.

I will talk about the *North Star*, which is the one that we are concerned with. It has 155 night berths. I believe it was in Prince Rupert on Sunday. It originated in Seattle and went to Victoria, picking up passengers in both places, and then went to South Moresby Park and Anthony Island, a remote area that is world famous for old totem poles. The Haida Indians from Skidegate transported the passengers ashore—those who wanted to go—for \$10 a head. I understand that the weather was absolutely perfect, and they are enthusiastic about it. The ship then went up to Queen Charlotte City and the passengers were taken by bus to Skidegate, where they had a barbecue on the beach arranged by the Haida Indians. They then came to Prince Rupert and went on to Alaska, came back to Prince Rupert and disembarked their passengers. Some of them got off in Sitka, but the balance got off in Prince Rupert and were flown back to the mainland.

The rest of the crews this year will originate in Prince Rupert, go to Sitka and come back to Prince Rupert. The last trip of the season will take passengers from Prince Rupert to Alaska, back to South Moresby Park—this is in the way of an assessment of what they can do over there—and then down to Victoria and on to Seattle.

**Senator Turner:** Do any passengers get on or off the boat in Alaska?

**Mr. Scott:** No, but I believe that some may get off in Sitka. I am not too sure of that, Senator Turner.

Generally, particularly during the seasonal runs after the first and last run, they all get off in Prince Rupert. They get on and then disembark the ship in Prince Rupert. They are flown in and out.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Have you had any negotiations or conversations with the Department of Transport in regard, perhaps, to getting a waiver?

**Mr. Scott:** I am glad that you asked that question.

I have brought with me a copy of Prince Rupert's *The Daily News*, our local paper, which was published on Friday afternoon. By that time all our arrangements were made to come here. An article in it is embarrassing for us. The headline reads "By federal minister. Cruise ship protection promised."

The minister, Benoit Bouchard, was in Prince Rupert and made that statement to a reporter. He would not comment on

[Traduction]

votre comité en a été saisi. Voilà pourquoi nous n'avons eu que dix jours pour nous préparer.

**Le sénateur Turner:** La Chambre est-elle au courant de vos conclusions et de vos propositions?

**M. Scott:** Non. Nous espérons pouvoir lui transmettre nos conclusions mais nous nous rendons compte que nos chances sont très minces. Nous constatons que votre comité est l'étape ultime pour obtenir des changements ou des modifications.

**Le sénateur Turner:** Quel est précisément le genre de services qu'offrent les navires de croisière en partance de Prince Rupert? Jusqu'où vont-ils vers le nord? Se rendent-ils en Alaska?

**M. Scott:** Ils se rendent jusqu'à Sitka.

Je voudrais vous parler du *North Star* qui est le navire qui nous préoccupe. Ce dernier comporte 155 couchettes. Je crois qu'il était à Prince Rupert dimanche. Il était parti de Seattle avec des passagers, en avait pris d'autres à Victoria, et s'était rendu ensuite au parc South Moresby et à l'Île Anthony, un endroit écarté mais réputé pour ses totems. Les Indiens Haida de Skidegate ont transporté les voyageurs à terre—ceux qui le désiraient—pour 10 \$ chacun. Comme le temps était splendide, l'enthousiasme était à son comble. Ensuite le navire est remonté vers Queen Charlotte City où les voyageurs ont pris l'autobus jusqu'à Skidegate pour un barbecue sur la plage organisé par les Indiens Haida. Le navire est revenu à Prince Rupert, a remonté en Alaska pour revenir chez nous débarquer ses passagers. Quelques-uns sont restés à Sitka, le reste est descendu à Prince Rupert pour repartir vers le sud par avion.

Cet été, les autres croisières partiront de Prince Rupert, iront à Sitka et reviendront à leur point de départ. Lors du dernier voyage, le bateau partira de Prince Rupert, se rendra en Alaska et reviendra au parc South Moresby—on est en train d'évaluer ce qu'on peut faire là-bas—et se rendra ensuite à Victoria puis à Seattle.

**Le sénateur Turner:** Est-ce que des voyageurs montent ou descendent en Alaska?

**M. Scott:** Non. Je pense que certains descendent cependant à Sitka. Mais je n'en suis pas certain, sénateur Turner.

D'une façon générale, surtout pendant la saison, après les premiers et avant les derniers voyages, ils débarquent tous à Prince Rupert. C'est le lieu d'embarquement ou de débarquement. Ils arrivent et repartent par avion.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Avez-vous négocié ou discuté avec le ministère des Transports de la possibilité d'obtenir une dérogation?

**M. Scott:** Je suis heureux que vous me posiez la question.

J'ai apporté avec moi l'édition de vendredi après-midi du *Daily News* de Prince Rupert, notre journal local. Au moment de sa parution, toutes les dispositions avaient déjà été prises pour que nous puissions comparaître devant vous. Selon le titre d'un article embarrassant pour nous, le ministre fédéral promet de protéger les bateaux de croisière.

En effet, le ministre Benoit Bouchard, au cours de son passage à Prince Rupert, a fait cette déclaration à un journaliste.



[Text]

it or discuss it with chamber representatives or with any representatives of the city or of our committee. He does say—and I quote— that:

The Prince Rupert cruise ship industry does not have to fear a government bill that could see increased taxes apply to small foreign vessels, says the federal transportation minister.

Benoit Bouchard, in Prince Rupert today, said small cruise ships can obtain a waiver exempting them from paying the increased taxes.

Bill C-52 imposed—

Then, in the Vancouver *The Province* for Sunday May 22, which refers to the article, the last paragraph says:

Bouchard said he knows of Prince Rupert's concerns with the bill and has been 'guaranteed' by others in the federal government that no harm will come to the city—which also benefits from spinoff dollars spent by the tourists in town.

**Senator Turner:** It sounds like there will be an election!

**Mr. Scott:** I do not have the guarantee in my pocket, but I was in contact with people in Ottawa. I asked them, "Should we come to Ottawa?" We were told, "Yes, you had better come, because three weeks from now you will wish that you had come and you will blame me for telling you not to."

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Perhaps you could arrange to have those articles Xeroxed and distributed to us.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Scott:** I can give you both copies. That is our daily newspaper.

**The Chairman:** We will have photocopies made.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** You are just talking about the west, but I believe the situation on the east coast would be similar. However, I do not expect you to be familiar with the cruise ships operating on the east coast.

**Mr. Scott:** No I am not, unfortunately, but I understand that in the Commons committee representations were made by eastern groups from the Great Lakes to change the exempt number from 100 to 250. If it had stayed at 100 I do not think we would have appeared before you.

The ships that were going to service the area contained probably over 100 night berths. The *North Star* has 155. But we were unaware of the bill, so we did not make representations to the house.

**Senator Turner:** Did the minister talk to the mayor or any of the members of city council when he was in Prince Rupert? Was this a promise to a reporter or is it official?

[Traduction]

Celui-ci ne voulait pas en parler ni en discuter avec des députés provinciaux, des conseillers municipaux ou des représentants de notre comité. Selon l'article,

L'industrie des bateaux de croisière de Prince Rupert n'a pas à craindre un projet de loi fédéral qui pourrait augmenter les taxes perçues auprès des petits bateaux étrangers, selon le ministre fédéral des Transports.

M. Benoît Bouchard, de passage à Prince Rupert aujourd'hui, a déclaré que les petits bateaux de croisière pourraient être exemptés de l'augmentation des taxes.

Le projet de loi C-52 imposait . . .

Et il continue. Puis dans l'édition dominicale du 22 mai du journal de Vancouver, *The Province*, dans laquelle il est question de cet article, le dernier paragraphe porte que,

M. Bouchard a déclaré qu'il connaissait les inquiétudes de Prince Rupert au sujet du projet de loi et que des membres du gouvernement fédéral lui avait «garanti» que la ville ne serait pas lésée, elle qui profite aussi des retombées du tourisme chez elle.

**Le sénateur Turner:** On croirait entendre des promesses électorales?

**M. Scott:** Je n'ai pas de garantie en poche, mais j'ai communiqué avec des gens à Ottawa à qui j'ai demandé si nous devions venir. Ils ont répondu qu'il valait mieux nous rendre à Ottawa, que dans trois semaines nous regretterions de ne pas être venus et que nous les blâmerions de ne pas nous l'avoir conseillé.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Vous pourriez peut-être faire photocopier ces articles et nous les distribuer.

**Le président:** Oui.

**M. Scott:** Je peux vous donner les deux éditions. C'est notre quotidien.

**Le président:** Nous les ferons photocopier.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Vous ne parlez que de l'Ouest, mais je pense que la situation sur la côte Est est la même. Je ne m'attends pas, toutefois, à ce que vous connaissiez la situation des bateaux de croisière sur la côte Est.

**M. Scott:** Non, je ne la connais pas, malheureusement, mais je crois comprendre que le comité de la Chambre a entendu les revendications de groupes des Grands Lacs qui ont demandé de porter de 100 à 250 le nombre de places d'hébergement à bord de navires aux fins de l'admissibilité à une dérogation. S'il était resté à 100, je ne crois pas que nous serions venus témoigner devant vous.

Les navires qui devaient être exploités dans la zone compaient probablement plus d'une centaine de couchettes. Le *North Star* en a 155. Mais comme nous n'étions pas au courant du projet de loi, nous n'avons pas formulé de revendications à la Chambre.

**Le sénateur Turner:** Le ministre s'est-il adressé au maire ou à d'autres membres du conseil municipal quand il s'est rendu à Prince Rupert? Cette déclaration a-t-elle été faite à un journaliste ou est-elle officielle?



## [Text]

**Mr. Lester:** It is a promise to a reporter, or a statement by the minister to a reporter. There was no definite—

**Senator Turner:** Well, a promise means nothing. Can you get something in writing? That is what I would suggest to you.

**Mr. Scott:** I would like to have something.

**Senator Turner:** Have you applied for something in writing? Have you contacted the minister?

**Mr. Scott:** I do not think he was prepared to talk to members of our committee, or he would not comment to members of our committee. Is that not right?

**Mr. Lester:** It is my understanding that he went to the city of Prince Rupert to deal with the problem of the Coast Guard. Subsequent to that, there was a meeting of the Conservative Party. To my knowledge, members of the party were unable to get any commitment or discussion about this particular issue. Subsequently he met with the reporter, and the statement was as Mr. Scott has outlined.

**Senator Turner:** Well, all political parties make election promises at election time, and half the time they never materialize. I suggest that you contact the minister and try to get something in writing, because this will be a big thing for Prince Rupert.

**Mr. Scott:** It is fairly late to get something in writing, or a guarantee. Even then, ministers change, and that type of thing.

**Senator Turner:** That is a fact.

**Senator Davey:** Governments change!

**Mr. Scott:** Governments change and ministers change.

I was involved in port promotion in Prince Rupert from 1964 until 1985, and I dealt with about nine different Ministers of Transport. So I know they change; they change their ideas and views, and that type of thing.

**Senator Davey:** I have a couple of questions. I understand that there are Canadian cruise ships, but that they are smaller. The problem is that there are no big Canadian cruise ships, is that correct? Are there smaller Canadian cruise ships?

**Mr. Scott:** I imagine that in the lower mainland there are smaller ships—

**Senator Davey:** But not in Prince Rupert?

**Mr. Scott:** There is nothing in Prince Rupert, no. We have charter vessels, but no cruise vessels.

**Senator Davey:** So we are talking only about this one?

**Mr. Scott:** Specifically the *North Star*.

**Senator Davey:** Why are there no Canadian cruise ships of that size?

**Mr. Scott:** I really don't know. It could be the cost involved of crewing them, and that type of thing. I think that is the idea of this bill.

## [Traduction]

**M. Lester:** C'est une promesse faite à un journaliste, ou une déclaration du ministre à un journaliste. Il n'y a rien de précis . . .

**Le sénateur Turner:** Une promesse n'engage à rien. Pouvez-vous obtenir un engagement écrit? C'est ce que je vous proposerais de faire.

**M. Scott:** J'aimerais avoir une garantie.

**Le sénateur Turner:** Avez-vous demandé d'en avoir une par écrit? Avez-vous communiqué avec le ministre?

**M. Scott:** Je ne crois pas qu'il était prêt à s'adresser aux membres de notre comité ou à leur donner des explications, n'est-ce-pas?

**M. Lester:** Autant que je sache, il s'est rendu à Prince Rupert pour régler le problème de la Garde côtière. Il a assisté ensuite à une réunion du Parti conservateur. À ma connaissance, les membres du parti n'ont pu obtenir aucun engagement ni ouvrir la discussion sur cette question. Ensuite, il a rencontré le journaliste à qui il a fait la déclaration citée par M. Scott.

**Le sénateur Turner:** Tous les partis politiques font des promesses électorales qui, dans la moitié des cas, ne se concrétisent jamais. Je vous proposerais de communiquer avec le ministre et d'essayer d'obtenir de lui un engagement écrit parce que cette affaire sera très importante pour Prince Rupert.

**M. Scott:** Il est un peu tard pour obtenir un engagement écrit, ou une garantie. Et encore là, les ministres changent.

**Le sénateur Turner:** C'est un fait.

**Le sénateur Davey:** Les gouvernements passent!

**M. Scott:** Les gouvernements et les ministres.

Je me suis occupé de la promotion du port de Prince Rupert de 1964 à 1985 et j'ai eu affaire à environ neuf ministres des Transports différents. Je sais donc que les ministres passent ainsi que leurs idées, leurs points de vues, etc.

**Le sénateur Davey:** J'ai une ou deux questions à poser. Pour être sûr de bien comprendre, il y a des bateaux de croisière canadiens, mais ils sont plus petits, n'est-ce pas? Le problème est qu'il n'y a pas de gros bateaux de croisière canadiens, est-ce exact? Y en a-t-il de plus petits?

**M. Scott:** J'imagine que plus au sud, il y a de plus petits navires qui n'auraient qu'une vingtaine . . .

**Le sénateur Davey:** Mais il n'y en a pas à Prince Rupert?

**M. Scott:** Non, il n'y a rien à Prince Rupert. Nous avons des navires affrétés, mais pas de navires de croisière.

**Le sénateur Davey:** Nous ne parlons donc que d'un navire?

**M. Scott:** Oui, du *North Star*.

**Le sénateur Davey:** Pourquoi n'y a-t-il pas de navires de croisière canadiens de cette taille?

**M. Scott:** Je ne le sais vraiment pas. Il en coûterait peut-être trop cher pour l'équipage, ou d'autres raisons du genre. Je pense que c'est ce dont voulait traiter le projet de loi.

[Text]

**Senator Davey:** But, obviously, it is a profitable business for the American ships. They obviously make money; it is a profitable venture. Why haven't Canadians done the same thing?

**Mr. Scott:** There are probably 400 or more large cruise vessels originating in Vancouver that go past Prince Rupert—within ten miles of our harbour entrance—during the cruise season. They originate in Vancouver, go to Alaska and pass ten miles in front of Prince Rupert.

**Senator Davey:** Why?

**Mr. Scott:** Because of the interpretation of the Jones Act. At one time you had to call at another Canadian port before you went to Alaska. Now you can originate in Vancouver, go to Alaska and go back to Vancouver. Their schedules are so tight that they do not even have four hours to come into Prince Rupert.

I always thought that cruise passengers went on those cruises to see Alaska. I still think that a great number of them do. However, when I mentioned it at one point to one of the cruise directors, he said: "Mr. Scott, the passengers do not even look out of the portholes when they are in Canadian waters. In fact, half of them do not look out of the portholes when they are in Alaska." The accommodation on those ships is so lavish that if the weather is inclement one can stay inside and eat and drink in approximately eight different bars. They are feeding the passengers ten times a day. In the cabins there are VCRs and there is a library of 2,000 movies available. In fact, there are cameras out at the bow, stern and sides and the passenger can stay in his bed and watch the scenery, in colour, from the comfort of very lavish accommodation.

**Senator Davey:** But none of this lavish stuff is available on the "North Star"?

**Mr. Scott:** Yes it is, senator.

**Senator Davey:** Then I am curious to know why the North Star goes into Prince Rupert and other ships do not?

**Mr. Scott:** I suppose it is because it originates from there and, also, it is a different type of cruise. They fly their passengers into Prince Rupert, cruise them to Alaska and then come back to Prince Rupert. It is probably the timing. I do not think the larger ships have time to come into Prince Rupert. However, in the case of the North Star and the Explorer Starship, they might make different calls in Alaska, and also they operate a slightly more leisurely cruise than the larger ships.

**Senator Davey:** I am certainly in favour of the solution you are recommending. However, perhaps those are short-term solutions. Why do we not have some comparable Canadian cruise ships going in there?

**Mr. Scott:** Senator, if there were Canadian cruise vessels, I am quite sure that we would not be here.

**Senator Davey:** Then why aren't there any? I do not want to go back to Mr. Hall's appearance, and I do not mean to embarrass you, Mr. Scott, but you made a statement about what Canadian entrepreneurs would do if such a situation

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Mais, de toute évidence, c'est une entreprise rentable pour les navires américains. Ça paraît payant pour eux; c'est rentable. Pourquoi les Canadiens ne les imitent-ils pas?

**M. Scott:** Il y a probablement 400 gros bateaux de croisière ou même plus qui partent de Vancouver et passent au large de Prince Rupert, à moins de dix milles de l'entrée de notre port, durant la saison touristique. Ils partent de Vancouver à destination de l'Alaska et passent à 10 milles de Prince Rupert.

**Le sénateur Davey:** Pourquoi?

**M. Scott:** En raison de l'interprétation du *Jones Act*. À un moment donné, il fallait faire escale dans un autre port canadien avant de se rendre en Alaska. Aujourd'hui, on peut partir de Vancouver, se rendre en Alaska et revenir à Vancouver. Leur programme est tellement serré que les bateaux ne peuvent même pas arrêter quatre heures à Prince Rupert.

J'ai toujours pensé que les voyageurs prenaient ces bateaux de croisière pour visiter l'Alaska. Je crois toujours que c'est le cas pour un bon nombre d'entre eux. Cependant, quand j'en ai parlé un moment donné à un organisateur de croisières, il m'a dit que les passagers ne regardaient même pas à travers le hublot quand ils étaient dans les eaux canadiennes et que la moitié d'entre eux n'y jetaient même pas un coup d'œil quand ils étaient en Alaska. Les navires sont tellement luxueux que, si le temps est mauvais, on peut rester à l'intérieur, manger et boire à environ huit endroits différents. Les passagers peuvent manger dix fois par jour. Les cabines sont équipées d'un magnétoscope et il y a 2000 films à la vidéothèque. Des caméras sont installées à l'avant, à l'arrière et sur les côtés du bateau et les passagers peuvent admirer, dans le confort de leur lit, le paysage en couleurs.

**Le sénateur Davey:** Mais le *North Star* n'offre pas tout ce luxe?

**M. Scott:** Certainement, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Davey:** J'aimerais bien savoir alors pourquoi le *North Star* arrête à Prince Rupert et pas les autres navires?

**M. Scott:** J'imagine que c'est parce qu'il vient de cette ville et aussi parce qu'il offre un autre genre de croisière. Les voyageurs prennent l'avion jusqu'à Prince Rupert, d'où part le bateau pour l'Alaska et il revient à Prince Rupert. C'est probablement une question de temps. Je ne pense pas que les plus gros navires ont le temps de faire escale à Prince Rupert. Cependant, le *North Star* et l'*Explorer Starship* ne font pas escale aux mêmes endroits en Alaska et les croisières organisées sur ces bateaux ne prévoient pas autant d'activités.

**Le sénateur Davey:** J'approuve assurément la solution que vous recommandez. Cependant, il s'agit peut-être de solutions à court terme. Pourquoi n'y a-t-il pas de bateaux de croisière canadiens semblables sur ces trajets?

**M. Scott:** Monsieur le sénateur, s'il y avait des bateaux de croisière canadiens, nous ne serions sûrement pas ici.

**Le sénateur Davey:** Alors pourquoi n'y en a-t-il pas? Je ne veux pas revenir sur le témoignage de M. Hall et je ne tiens pas à vous mettre dans l'embarras, monsieur Scott, mais vous avez indiqué ce que les entrepreneurs canadiens feraient dans



[Text]

arose. I am saying to you now that, here is such a situation. Why do not the Canadian entrepreneurs do something about it?

**Mr. Lester:** We would like to see smaller cruise vessels on that route.

**Senator Davey:** I am sympathetic to your problem, gentlemen, but I am a rather ardent Canadian nationalist. I cannot understand why we have no Canadians building those kinds of ships and sailing them into Prince Rupert. If the *North Star* can go in there to Prince Rupert, I cannot see why Canadian ships could not do just that. However, I know that the problem cannot be solved today.

I would like to ask an unrelated question. The Prince Rupert newspaper is a weekly newspaper, is it not?

**Mr. Lester:** No, it is a daily paper. It is published five days per week, Monday through Friday.

**Senator Davey:** So that the Vancouver *Province* story would have been picked up by the newspaper in Prince Rupert?

**Mr. Scott:** Yes. I think it was originally a Canadian Press story, but there were one or two additions to it. As a matter of fact, the *Province* originally had a story about our concerns, and I also have a copy of that article. That story appeared probably ten days ago when we found out about this problem.

However, there has been a great deal of activity behind the scenes. I know the Prince Rupert Port Corporation has been involved with Ports Canada in Ottawa. Although there has not been too much publicity about that, I know they have been very active.

**Senator Davey:** From my observation, Mr. Bouchard is a competent minister and a man of his word. Therefore I would be very optimistic. As I say, I regret that he is a Tory but I think he is a very fair-minded man and will probably deal with this matter in a fair-minded way.

**Mr. Scott:** As I say, Mr. Chairman, the situation was a little embarrassing. Our paper comes out Friday and we have already made arrangements with them. Therefore I am sure that quite a few people will be wondering why we came here to Ottawa. However, I had talked to people in Ottawa who had tried to contact me prior to the minister's speaking and, after I did contact the minister, these people advised me to come. That is why Mayor Lester and I are here today.

**Senator Davey:** There is great virtue in having your position endorsed by a Senate committee. On your part, that was a very wise thing to do.

**Mr. Scott:** As I say, senator, we are hanging on by our toenails and hoping that we might get the message delivered through the good offices of some of the senators.

There is one further aspect to the matter. I think the Canadian airlines have been flying the passengers in, and we probably have three charter flights in and out of Prince Rupert every two weeks. Therefore there is quite a bit of money involved here.

[Traduction]

une situation comme celle-là. D'après moi, cette situation existe; pourquoi les entrepreneurs ne font-ils rien en ce sens?

**M. Lester:** Nous aimerions qu'il y ait de plus petits navires de croisière sur cet itinéraire.

**Le sénateur Davey:** Je sympathise avec votre cause, messieurs, mais je suis un ardent nationaliste canadien. Je ne peux comprendre pourquoi les Canadiens ne construisent pas de bateaux de ce genre et ne les font pas passer par le port de Prince Rupert. Si le *North Star* peut faire escale à Prince Rupert, je ne peux pas voir pourquoi les navires canadiens ne pourraient pas le faire eux aussi. Je sais cependant que le problème ne peut être réglé aujourd'hui. J'aimerais poser une question sur un tout autre sujet.

Le journal de Prince Rupert est un hebdomadaire, n'est-ce pas?

**M. Lester:** Non, c'est un quotidien. Il paraît cinq jours par semaine, du lundi au vendredi.

**Le sénateur Davey:** Et l'article qui a paru dans le journal de Vancouver, *The Province*, viendrait de celui de Prince Rupert?

**M. Scott:** Oui, je pense que c'est un article de la Presse canadienne, mais on y a fait un ou deux ajouts. En fait, le *The Province* avait déjà publié un article sur nos préoccupations et j'ai une copie de cet article. L'article a paru probablement dix jours avant que nous ne prenions connaissance du problème.

Cependant, beaucoup d'activités se sont jouées dans la coulisse. Je sais que la Société du port de Prince Rupert est intervenue auprès de Ports Canada à Ottawa. On a fait peu de publicité à ce sujet, mais la Société a été très active.

**Le sénateur Davey:** D'après ce que je sais, M. Bouchard est un ministre compétent et un homme de parole. Je serais donc très optimiste. Comme je l'ai dit, je regrette qu'il soit Conservateur, mais je pense que c'est un homme impartial qui traitera cette affaire en toute justice.

**M. Scott:** Je le répète, monsieur le président, la situation était un peu embarrassante. Le journal est paru vendredi et nous avons déjà pris les dispositions voulues. Je pense que beaucoup se demandent pourquoi nous sommes venus ici, à Ottawa. Toutefois, j'avais parlé avec des gens d'Ottawa qui avaient essayé de me joindre avant que le ministre ne fasse sa déclaration et, après que j'eus communiqué avec le ministre, ils m'ont conseillé de venir à Ottawa. C'est pourquoi le maire Lester et moi sommes ici aujourd'hui.

**Le sénateur Davey:** C'est un grand avantage d'être appuyé par un comité sénatorial. C'était un ges très sage de votre part.

**M. Scott:** Comme je l'ai dit, monsieur le sénateur, nous sommes sur le qui-vive et nous espérons pouvoir faire transmettre le message par les bons offices de quelques sénateurs.

Il y a un autre aspect à la question. Je pense que les compagnies aériennes canadiennes amènent les voyageurs chez nous et qu'il y a probablement trois avions nolisés à destination et en provenance de Prince Rupert à toutes les deux semaines. Il y a donc beaucoup d'argent investi dans cette affaire.



[Text]

I also know that the airlines take on four extra employees for the cruise season just to handle the cruise passengers that are being flown in. With the loss of the *North Star*, two of those jobs will be terminated. However, that is only a small part of the whole thing.

As I say, Prince Rupert is a small community. I suppose that in Ottawa or in Vancouver, if you lose a dozen jobs, it does not affect the situation very much. But if the same thing happens in Prince Rupert, everyone is talking about it.

**Senator Davey:** What is the total population of Prince Rupert?

**Mr. Scott:** I think it is approximately 16,000.

**Mr. Lester:** It is slightly under 16,000.

**Senator Turner:** Mr. Scott, if the Americans withdraw this service, what happens then?

**Mr. Scott:** I do not know whether they would continue to operate the *Explorer Starship*, which is the bigger ship of the two out of Prince Rupert. They have an agent in Prince Rupert, but I suppose their costs are divided between the two ships. However, they have indicated to us that they will withdraw the *North Star*. I know it is only a matter of \$60,000, \$70,000 or \$80,000, but it might just be the last straw that will break the camel's back. There are charges continually being levied against the ships. There are port charges, passenger head taxes, and all sorts of other things, and I think the *Exploration Cruise Lines* people are getting their backs up because "here we are again with another tax".

As a matter of fact, I have with me a copy of an application that the *Exploration* people made this year for a waiver or an exemption. I understand that this is the first year they have made such an application, although I suppose it could have been made in previous years. I suppose that before the advent of Bill C-52 there were regulations under which taxes and duties could be charged, but they did not bother even making an application and nothing ever happened. Now, all of a sudden, they are making application for a waiver.

If this bill is proclaimed, it is not just the Department of Transport that is involved; it is Revenue Canada; it is the Department of Finance; it is Customs and Excise. In fact, half a dozen different groups are involved. As I have said, I am not as familiar as I would like to be with the regulations, but I do know that there is a lot of concern about the whole matter in terms of the application of this bill and as to how it will happen.

However, the minister seems to have the problem at his fingertips.

**Senator Turner:** In view of the fact that there is a threatened withdrawal of the American service, have you had any preliminary talks with Canadian ship owners to provide a substitute service?

**Mr. Scott:** No we have not.

**Senator Turner:** Do you think you should do so?

[Traduction]

Je sais aussi que les compagnies aériennes recrutent quatre employés supplémentaires durant la saison touristique uniquement pour s'occuper des touristes qui se rendent à Prince Rupert en avion pour partir en croisière. Après la perte du *North Star*, deux de ces emplois seront supprimés. Ce n'est toutefois qu'un aspect secondaire du problème.

Comme je l'ai dit, Prince Rupert est une petite localité. J'imagine que la perte d'une douzaine d'emplois à Ottawa ou à Vancouver n'est pas bien grave. Mais à Prince Rupert, c'est un événement dont tout le monde parle.

**Le sénateur Davey:** Quelle est la population totale de Prince Rupert?

**M. Scott:** Je pense que la ville compte environ 16 000 habitants.

**M. Lester:** Un peu moins de 16 000.

**Le sénateur Turner:** Monsieur Scott, si les Américains suppriment ce service, qu'arrivera-t-il?

**M. Scott:** Je ne sais pas s'ils continueront d'exploiter l'*Explorer Starship*, qui est le plus gros des deux bateaux à partir de Prince Rupert. Ils ont un agent à Prince Rupert, mais j'imagine que leurs coûts sont répartis entre les deux navires. Ils nous ont toutefois indiqué qu'ils cesseront d'exploiter le *North Star*. Je sais que ce n'est qu'une question de 60, 70 ou 80 000 \$, mais ce pourrait être la goutte qui fait déborder le vase. On perçoit continuellement des droits sur les navires. Il y a des droits de port; une taxe perçue sur le nombre des passagers et d'autres genres de redevances et je pense que l'*Exploration Cruise Lines* s'impatiente parce que nous voulons en imposer une autre.

En fait, j'ai apporté avec moi copie d'une demande que cette entreprise a faite cette année pour obtenir une dérogation. Je crois que c'est la première année qu'elle le fait, bien qu'elle ait pu le faire auparavant, j'imagine. Je crois qu'avant le dépôt du projet de loi C-52, il y avait des règlements en vertu desquels des taxes et des droits de douanes pouvaient être perçus, mais la compagnie ne s'était même pas donné la peine de présenter une demande et rien ne s'était jamais produit. Aujourd'hui, soudainement, elle demande une dérogation.

Si le projet de loi est promulgué, ce n'est pas uniquement le ministère des Transports qui sera touché, mais Revenu Canada, le ministère des Finances, Douanes et Accises. En fait, une demi-douzaine de groupes différents sont engagés. Comme je l'ai dit, je ne connais pas le règlement autant que je le voudrais, mais je sais qu'on se préoccupe beaucoup de son application.

Cependant, le ministre semble presque toucher au problème.

**Le sénateur Turner:** Étant donné que le service américain est menacé, avez-vous engagé des négociations préliminaires avec les armateurs canadiens pour le remplacer?

**M. Scott:** Non.

**Le sénateur Turner:** Pensez-vous que vous devriez le faire?

[Text]

**Mr. Scott:** As I say, I am not aware of any potential Canadian vessels that are either contemplated, under construction or presently available, that could provide this service. I do not think there are any such vessels on the west coast and, if there are, I have not heard of them.

**Senator Turner:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Lester:** Senator, in answer to your direct question with respect to the Exploration Cruise Lines, the city has received a letter from Exploration for presentation to this committee. That letter says that they have made a tremendously meaningful contribution in and to the community. It then goes on to say:

Should this legislation be implemented, the company would be forced to re-evaluate its options, including the redeployment of Prince Rupert-based vessels, in order not to be adversely affected by economic burdens imposed by such legislation.

Therefore, having read that letter, I think this company would certainly be considering the possibility, at least, of withdrawing the service. Also, since the program is set up a year in advance, they possibly might be considering withdrawing the service for next year or the year after.

**Senator Turner:** And if they cannot make a buck, they withdraw.

**Mr. Lester:** Unless they can get a subsidy.

**The Chairman:** Do the majority of these passengers originate from American ports?

**Mr. Scott:** Yes. Probably 90 to 95 per cent of them are Americans who fly into Prince Rupert and go on to Alaska.

**The Chairman:** This could be a problem, if the vast majority of the passengers taking these cruises originate from American ports, and if a Canadian shipowner were then able to pick them up from U.S. ports and take them back to U.S. ports. I do not know whether or not there would be some impediment to Canadian shipowners operating in this way. However, this must be the root of the problem, that no Canadian shipowners are interested in going into the industry.

**Mr. Scott:** I know of no shipowners who are interested.

**The Chairman:** That might be the source of the problem.

**Senator Davey:** I agree. If the people in Seattle can make money, why does not a Canadian get into the industry?

**Mr. Lester:** We have made it very clear that in the event of there being Canadian vessels suitable and available, it would settle our problem. But, as Mr. Scott has pointed out, there does not appear to be a cruise line using Canadian bottoms at the present time. As a matter of fact, there are very few American-built vessels. They are mostly foreign constructed.

**The Chairman:** If there are no further questions, on behalf of the committee I thank the witnesses for coming here today.

The committee adjourned.

[Traduction]

**M. Scott:** Comme j'ai dit, je ne connais aucun navire canadien, en chantier ou prêt à servir, qui pourrait fournir ce service. Je ne pense pas que les navires nécessaires existent sur la côte Ouest et si oui, je ne les connais.

**Le sénateur Turner:** Merci, monsieur le président.

**M. Lester:** Monsieur le sénateur, en réponse à votre question concernant la compagnie *Explorations Cruise Lines*, elle a envoyé une lettre à la ville pour qu'elle la présente au comité. Elle indique dans cette lettre avoir apporté une contribution extrêmement importante à la communauté. Elle ajoute ceci:

Si cette loi est promulguée, notre entreprise sera obligée de réévaluer ses choix, y compris l'affrètement des navires de Prince Rupert, pour ne pas avoir à subir les conséquences économiques imposées par la loi.

Cette lettre laisse donc à penser que l'entreprise envisagera sûrement la possibilité d'interrompre le service. En outre, étant donné que son programme est établi un an à l'avance, elle envisagera peut-être de l'interrompre l'an prochain ou l'année suivante.

**Le sénateur Turner:** Et si elle ne peut rentabiliser le service, elle le supprime.

**M. Lester:** À moins qu'elle puisse obtenir une subvention.

**Le président:** La majorité de ses voyageurs viennent-ils des ports américains?

**M. Scott:** Oui. Environ 90 à 95 p. 100 sont des Américains qui arrivent en avion à Prince Rupert pour se rendre en Alaska.

**Le président:** Cela pourrait poser un problème si la majorité des passagers de ces croisières viennent de ports américains et si un armateur canadien était capable d'aller les chercher et les reconduire dans un port américain. Je ne sais pas s'il y aurait des inconvénients pour les armateurs canadiens qui exploiteraient un service de ce genre. Cependant, la cause première du problème reste qu'aucun armateur canadien n'est intéressé à se lancer dans cette industrie.

**M. Scott:** Je n'en connais aucun qui s'y intéresse.

**Le président:** Cela peut être la cause du problème.

**Le sénateur Davey:** J'en conviens. Si les gens de Seattle peuvent rentabiliser ce commerce, pourquoi n'y a-t-il pas des Canadiens qui veulent s'y engager?

**M. Lester:** Nous avons indiqué bien clairement que s'il devait y avoir des navires canadiens convenables et disponibles, notre problème serait réglé. Mais, comme M. Scott l'a souligné, il n'y a pas de compagnies maritimes utilisant de bateaux canadiens à l'heure actuelle. En fait, il existe très peu de navires construits en Amérique. Ils viennent pour la plupart de l'étranger.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais, au nom du comité, remercier les témoins d'être venus comparaître devant nous aujourd'hui.

La séance est levée.























*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From the Dominion Marine Association:*

Mr. Norman Hall, President.

*From the City of Prince Rupert, B.C.:*

Mr. Peter J. Lester, Mayor;

Mr. Joe Scott, Chairman, Prince Rupert Cruise Ship Committee.

*De la Dominion Marine Association:*

M. Norman Hall, président.

*De la ville de Prince Rupert, C.-B.:*

M. Peter J. Lester, maire;

M. Joe Scott, président, Prince Rupert Cruise Ship Committee.

CAI  
7017  
-T83



Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

---

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

---

Tuesday, June 7, 1988

Le mardi 7 juin 1988

**Issue No. 28**

**Fascicule n° 28**

**Fourth proceedings on:**

**Quatrième fascicule concernant:**

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial  
Marine Activities Act

---

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les  
activités commerciales maritimes

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*  
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Langlois	Olson
Macdonald	Spivak
( <i>Cape Breton</i> )	Stewart
MacDonald	Stollery
( <i>Halifax</i> )	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois  
*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Langlois	Olson
Macdonald	Spivak
( <i>Cap-Breton</i> )	Stewart
MacDonald	Stollery
( <i>Halifax</i> )	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 7 JUIN 1988  
(50)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Spivak et Turner. (4)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur van Roggen.

*Également présent:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Daniel Bélanger, avocat.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

## Du Syndicat international des marins canadiens:

M. Andrew Boyle, secrétaire trésorier et vice-président exécutif.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988, poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

M. Boyle fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 10 le Comité se réunit à huis clos.

À 10 h 50 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 7 JUIN 1988  
(51)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos, à 10 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Spivak et Turner. (4)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur van Roggen.

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Daniel Bélanger, avocat.

## Témoins:

## Du ministère des Transports:

M. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale.

## De Revenu Canada, Douanes et Accise:

M. D. L. Western, chef, Contrôle des transporteurs, Contrôle du trafic commercial.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988 poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 7, 1988  
(50)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Spivak and Turner. (4)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senator van Roggen.

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Daniel Bélanger, Lawyer.

*In attendance:* The Official Senate reporters.

## Witness:

## From the Seafarer's International Union:

Mr. Andrew Boyle, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

Mr. Boyle made a statement and answered questions.

At 10:10 a.m., the Committee withdrew to sit in camera.

The Committee adjourned at 10:50 a.m.

TUESDAY, JUNE 7, 1988  
(51)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 10:10 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Spivak and Turner. (4)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senator van Roggen.

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Daniel Bélanger, Lawyer.

## Witnesses:

## From the Department of Transport:

Mr. Grant Manery, Director, International Shipping Policy.

## From Revenue Canada, Customs and Excise:

Mr. D. L. Western, Chief, Carrier Control, Commercial Traffic Control.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in

dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

L'honorable sénateur Turner propose,

Que la réunion se tienne à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président dépose un communiqué du Président du Conseil du Trésor daté du 6 juin 1988, p.j. TC-51-A.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que le Comité se réunisse dorénavant au moins 2 fois par semaine pour l'étude des projets de loi C-52 et C-105.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que le Comité entende les témoignages de l'industrie de croisière de la C.-B. et de l'industrie hôtelière de la C.-B.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu

Que le sénateur Turner rencontre les fonctionnaires du ministère des transports afin de discuter les Règlements se rapportant au projet de loi C-105.

Il est convenu

Que le Comité invite le ministre des Transports ou son représentant à comparaître lors de l'étude du projet de loi C-105.

À 10 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

The Honourable Senator Turner moved—

That the Committee sit in camera, without interpretation or recording services.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Chairman tabled a release from the President of the Treasury Board dated June 6, 1988, exh. TC-51-A.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That henceforth the Committee meet twice a week to consider bills C-52 and C-105.

Following debate, and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That the Committee hear testimony from representatives of B.C.'s cruise and hotel industries.

Following debate, and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

Agreed,

That Senator Turner meet with officials from the Department of Transport to discuss the regulations pertaining to Bill C-105.

Agreed,

That the Committee invite the Minister of Transport or his representative to testify before it during consideration of Bill C-105.

The Committee adjourned at 10:50 a.m.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 7, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Léopold Langlois (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** I call the meeting to order.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, we are delighted to see you back and we hope that you are feeling better.

**The Chairman:** That is very kind of you. I am feeling better, though I am not totally recovered.

Our witness this morning is Mr. Andrew Boyle, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President of the Seafarers' International Union.

**Mr. Andrew Boyle, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President, Seafarers's International Union:** Mr. Chairman, before I begin to read my brief, I would like to draw the attention of the committee to one fast-changing event involving this piece of legislation, which is the flagging out of many Canadian ships. This morning I will be drawing particular attention to the granting of licensing provisions, which is somewhat different from the position we took before the committee of the House of Commons that dealt with the bill.

On behalf of the membership of the Seafarers' International Union of Canada, let me extend our appreciation to this committee for the opportunity to present our views—a Canadian perspective—with respect to Bill C-52. Slanting our perspective in Canadian terms might possibly bias our qualified opinion, but as Canadians our sole intent and interests, as reflected in our views and amendments, are to generate benefits to Canada. We are not here to perpetuate some multinational corporations' or Canadian companies' desire to expand foreign shipping fleets, to provide employment to seafarers of the third world or to continue their exploitation to generate greater profits for their employers.

The essence of the statute that this bill amends established a national policy which encouraged Canadians within its framework to go beyond colonial status of hewers of wood and carriers of water and establish a secondary industry of primary importance. To the extent possible under the Canada Shipping Act, Canadians responded in establishing trade routes and, by developing new technologies and expertise, effectively and productively to handle them. Unfortunately, the framework of this legislation did not produce the same incentives to our coastal fleets as it did to our established inland fleets, and the goal of the legislation was not fully realized.

The shortcomings of the Canada Shipping Act and its loopholes were not conducive to the high capital cost investment

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 7 juin 1988

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-52 concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et les activités maritimes de nature commerciale, se réunit à 9 h 30 pour en étudier la teneur.

**Le sénateur Léopold Langlois (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** La séance est ouverte.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, nous sommes heureux que vous soyez de retour et nous espérons que vous vous sentez mieux.

**Le président:** C'est très aimable de votre part. Je me sens mieux, même si je n'ai pas récupéré toutes mes forces.

Nous accueillons ce matin M. Andrew Boyle, le secrétaire trésorier et vice-président administratif du Syndicat international des marins canadiens.

**M. Andrew Boyle, secrétaire trésorier et vice-président administratif, Syndicat international des marins canadiens:** Avant de commencer à lire mon mémoire, j'aimerais attirer l'attention des membres du Comité sur une situation qui évolue rapidement et qui concerne ce projet de loi, c'est-à-dire les nombreux navires canadiens battant pavillon de complaisance. Ce matin, j'attirerai plus particulièrement l'attention du Comité sur les dispositions du projet de loi concernant la délivrance des licences, ce qui est légèrement différent de la position que nous avons prise devant le Comité de la Chambre des communes qui a étudié ce projet de loi.

Au nom des membres du Syndicat international des marins canadiens, permettez-moi de remercier le Comité de l'occasion qu'il nous offre d'exposer nos vues—un point de vue canadien—sur le projet de loi C-52. En présentant les choses du point de vue canadien, nous risquons les préjugés, mais en tant que Canadiens notre seule intention et nos seuls intérêts, comme le traduisent nos points de vue et nos amendements sont de travailler dans l'intérêt du Canada. Nous ne sommes pas ici pour perpétuer le désir de certaines sociétés multinationales ou entreprises canadiennes d'accroître leur flotte de navires marchands étrangers, de donner du travail à des marins du Tiers-Monde ou de continuer à exercer leurs activités pour accroître les profits de leurs employeurs.

La Loi que ce projet de loi modifie établissait une politique nationale qui encourageait les Canadiens à aller au-delà du statut colonial «de coupeurs de bois et de porteurs d'eau» et à mettre sur pied une industrie secondaire de première importance. Dans la mesure où le leur permettait la Loi sur la marine marchande du Canada, les Canadiens ont réagi en établissant des routes commerciales et en conservant de nouvelles techniques et de nouvelles compétences pour les exploiter efficacement et profitablement. Malheureusement, cette mesure législative n'a pas offert à nos flottes côtières les stimulants dont ont bénéficié nos flottes intérieures établies et le projet de loi n'a pas atteint complètement son objectif.

Les lacunes de la Loi sur la marine marchande du Canada et ses échappatoires ont empêché les investissements néces-

## [Text]

required in shipping, but the problems, although not resolved, were recognized. This is identified by past bills like Bill C-61 and Bill C-157 which attempted to deal with the situation. Given the changes in the maritime industry, it is interesting, though sorrowfully so, that the present amendments basically go no further than the previously proposed legislation and essentially only legitimize current practices.

This bill is a blatant example of an apathetic government failing in its responsibilities to address the needs of the Canadian maritime industry and its workforce. The political memories of members in the House of Commons may not recount the origin or intent of the legislation, but it is our hope that yours will. Due to your advantage of historical perspective, and your sole concern for whatever benefits this legislation holds for Canada, it is our respectful submission that certain intrinsic changes are required in this legislation. Otherwise its end will be the continued appeasement of the multinationals. We hope that you will take the necessary action to ensure that these changes are made and that the compromises affecting Canada contained therein are eliminated.

Following are some proposed amendments. The first group deal with interpretation. Concerning clause 2, it is our belief that affected parties should be added—parties such as shipping companies, the Unemployment Insurance Commission and maritime unions. With reference to the paragraphs dealing with the definition of “Canadian ship,” we feel that many changes are required, and we suggest that the following be included:

- (a) a ship built and registered in Canada and taxes paid.
- (b)—which is the old paragraph (a)—registered in Canada in respect of which all duties and taxes under the Customs Tariff and the Excise Tax Act have been paid, or
- (c)—which is the old paragraph (b)—built in Canada and exempted from 15 registration pursuant to section 8 of the Canada Shipping Act;
- (d)—which is new but is still not in the legislation—beneficially owned by a Canadian citizen or landed immigrant;
- (e)—which also is not in the legislation—manned by Canadian citizens or landed immigrants;

With reference to the definition of “foreign ship” it should be changed to read “any ship not mentioned in the proposed and *prioritied* definition of Canadian Ship.”

With reference to the definition of “non-duty paid ship”, delete all reference to this definition in its entirety from the interpretation and throughout the bill.

## [Traduction]

saires à la marine marchande, mais les problèmes, bien qu'ils n'aient pas été résolus, ont été reconnus. En effet, à cet égard, des projets de loi comme le C-61 et le C-57 ont été déposés pour tenter de corriger la situation. Étant donné les changements qui se sont produits dans l'industrie maritime, il est curieux quoique attristant, que les amendements actuels fondamentalement n'aillent pas plus loin que le projet de loi déposé auparavant et ne fasse essentiellement que légitimer les pratiques actuelles.

Ce projet de loi est un exemple flagrant d'un gouvernement apathique qui faillit à sa tâche en ne tentant pas de répondre aux besoins de l'industrie maritime canadienne et de ses travailleurs. Les députés de la Chambre des communes ne se rappellent peut-être pas l'origine ou l'intention de la mesure législative, mais nous espérons qu'il n'en sera pas de même pour le Sénat. Étant donné votre avantage de la perspective historique et votre seul souci en l'occurrence les avantages que la mesure législative représentent pour le Canada, nous estimons, avec tout le respect que nous vous devons, que certains changements intrinsèques doivent être apportés à cette mesure législative si nous ne voulons pas qu'elle vise l'apaisement continu des multinationales. Nous espérons que vous prendrez les mesures nécessaires pour que ces changements soient apportés et qu'on y supprime les compromis touchant le Canada.

Voici quelques-uns des amendements proposés. Le premier groupe a trait aux définitions. En ce qui concerne l'article 2, nous croyons que les parties en cause devraient être ajoutées—des parties comme les transporteurs maritimes, la Commission d'assurance-chômage et les syndicats maritimes. En ce qui concerne les paragraphes concernant la définition de «navire canadien» nous estimons que de nombreux changements sont nécessaires. Nous proposons d'inclure ce qui suit:

- a) soit un navire construit et immatriculé au Canada et pour lequel les taxes ont été acquittées.
- b)—l'ancien paragraphe a)—soit un navire immatriculé au Canada à l'égard duquel tous les droits et taxes prévus par le *Tarif des douanes* et la *Loi sur la taxe d'accise* ont été acquittés, ou
- c)—l'ancien paragraphe b)—soit un navire construit au Canada et exempté de l'immatriculation en vertu de l'article 8 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*
- d)—nouveau, mais ne figurant pas encore dans la mesure législative—soit un navire dont un citoyen canadien ou un immigrant reçu, a l'usufruit;
- e)—ne figurant pas non plus dans la mesure législative—soit un navire dont l'équipage est composé de citoyens canadiens ou d'immigrants reçus;

En ce qui concerne la définition de «navire étranger», il faudrait la modifier de la façon suivante: «tout navire dont il n'est pas fait mention dans la définition proposée et privilégiée de navire canadien.»

En ce qui concerne la définition de «navire non dédouané», supprimez en entier cette définition et tout renvoi à cette dernière dans le projet de loi.



*[Text]*

With reference to the definition of "resident in Canada", delete all reference to this definition in its entirety from the interpretation and throughout the bill.

The next group of suggested amendments come under the Regulation of Foreign Ships. We suggest that you delete subclause 3(3) and subclause 3(6) in their entirety. With reference to clause 4, which deals with "issuance of licence, foreign ship", we ask that you amend the text to read as follows: Only on an application made sixty (60) days prior to the date for the use of a foreign ship by a Canadian or landed immigrant acting on behalf of a foreign ship, the Minister of National Revenue shall issue a licence in respect of the foreign ship, where the minister is satisfied that

(a) all parties which would be affected by the approval of the application have had thirty (30) days notice of such

(b) the Commission has determined that no Canadian ship is suitable and available to provide the service or perform the activity described in the application;

(c) arrangements have been made for fifty per cent (50%) of the full payment of all the duties and taxes to be paid under the Customs Tariff and Excise Tax Act, section 45, applicable to a foreign ship becoming Canadian

(d) all certificates and documents relating to the foreign ship issued pursuant to shipping conventions to which Canada is a party are valid and in force; and

(e)—which is still not in the legislation—the foreign ship meets all safety requirements and all other requirements imposed by any law of Canada applicable to the operation of Canadian ships.

We ask that you delete clause 5 in its entirety.

We suggest that you amend subclause 7(2), which refers to the definition of effective period of licence, to read:

(2) Every licence shall set out the period of time for which it is valid, which period may not exceed one scheduled trip for the vessel.

With reference to the definition of "Function of Agency," subclause 9(2) we ask that you amend it to read:

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing criteria, which shall be publicly available, to be applied by the agency for determining the suitability and availability of Canadian ships and non-duty paid ships.

These proposed changes would create an incentive for continued investment in the building of Canadian ships in Canada and for the maintenance of Canadian communities dependent on shipbuilding; also, further the development of our construction expertise and secure a future for a workforce requiring skills and training. Secondly, with these amendments an owner can also decide not to build ships in Canada, as the flexibility of a second choice exists for the purchase of foreign-built tonnage provided the duty is paid. The duty charges can also stabilize the effects of importation.

*[Traduction]*

En ce qui concerne la définition «résident du Canada», supprimez en entier cette définition et tout renvoi à cette dernière dans le projet de loi.

Le prochain groupe d'amendements proposés porte sur la réglementation de l'utilisation des navires étrangers. Nous proposons que vous supprimiez intégralement les alinéas 3(3) et 3(6). En ce qui concerne l'article 4, lequel traite de la délivrance de licences à des navires étrangers, nous vous demandons de modifier le texte de la façon suivante: Seulement pour une demande présentée soixante (60) jours avant la date d'utilisation de navires étrangers par un immigrant reçu canadien agissant au nom d'un navire étranger, le ministre du Revenu national délivre une licence pour le navire étranger, s'il est convaincu à la foi que

a) toutes les parties qui seraient touchées par l'approbation de la demande ont reçu un préavis de trente (30) jours

b) l'Office a déterminé qu'il n'existe pas de navire canadien qui soit à la fois adapté et disponible pour assurer le service ou être affecté aux activités visées dans la demande;

c) que des arrangements ont été pris pour le paiement de cinquante pour cent (50 p. 100) de tous les droits et taxes prévus par le tarif des douanes et l'article 45 de la Loi sur le tarif des douanes applicables à l'utilisation d'un navire étranger qui devient un navire canadien.

d) que tous les certificats et documents délivrés à l'égard du navire étranger en vertu de conventions maritimes auxquelles le Canada est partie sont en cours de validité; et

et e), qui ne figure pas encore dans la mesure législative: e) que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de sécurité et autres prévues par toute loi canadienne applicable à l'exploitation de navires canadiens.

Nous vous demandons de supprimer intégralement l'article 5.

Nous vous recommandons de modifier le paragraphe 7(2), lequel renvoie à la définition de durée des licences pour qu'il se lise comme suit:

(2) les licences sont valides pendant la durée d'un voyage prévu du navire.

En ce qui concerne la définition de la «fonction de l'Office», le paragraphe 9(2), nous vous demandons d'y apporter les modifications suivantes:

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer les critères, lesquels doivent être rendus publics, à appliquer par l'Office dans sa détermination.

Ces changements proposés encourageraient l'investissement permanent dans les chantiers maritimes canadiens ainsi que le maintien des collectivités canadiennes tributaires de la construction navale, nous spécialiserait davantage et assurerait l'avenir d'une main-d'œuvre qui a besoin d'acquérir des compétences et de suivre des cours de formation. Deuxièmement, ces amendements permettent à un propriétaire de ne pas construire de navires au Canada étant donné qu'il peut toujours acheter des navires construits à l'étranger, pourvu qu'il



[Text]

Also, Canadian owners of Canadian ships could have further protection and reason to invest in Canada if the Governor in Council would include antidumping provisions in his criteria for regulations indicated in subclause 9(2), as well as a provision that the ships must be beneficially owned in Canada by Canadians.

So far as the administration of licences is concerned, on the whole, the WTC or NTA have done an adequate job. However, to ensure against abuse in the future, we have proposed in clause 4 that applications for licences be made 60 days in advance of the time a ship is required and that mandatory notice be received by all affected parties no later than 30 days in advance of the time a ship is required. Any time limit less than that almost invites abuse.

With the growing awareness of the effects of maritime disasters on the ecology, and the damage they have caused in the past—for example, the closing of St. Lawrence Seaway and the Welland Canal, and the polluting of the east coast shoreline; also in terms of equal competition and fair trade—we feel that our proposed change in clause 4(e), requiring foreign ships to meet all the safety requirements and other laws imposed by the Canadian government applicable to Canadian ships and crews, is justified.

Furthermore, on the question of information, we feel that it should be easily accessible to all affected parties, especially when it involves the criteria on which decisions are based.

Finally, with respect to subclause 3(6) and the intended refurbishing of the DEW line installations—and with respect to the Jones Act and the U.S. position on free trade—we submit that we should neither allow nor invite the United States government to break our cabotage law and benefit from commerce in the Canadian Arctic.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Boyle. Are there any questions?

**Senator MacDonald (Halifax):** Are you planning to break away from the SIU in the United States? Your brief is a very strong statement. Your organization is the SIU of Canada, is it not?

**Mr. Boyle:** That is correct, sir. We are an autonomous union within Canada, with complete control of our dues. We have complete autonomy with respect to our pension fund, which is regulated by the Canadian laws on pension plans. We administer and fund our own medical plan. We negotiate collective agreements with all Canadian maritime companies. These agreements are voted on solely by Canadians and signed solely by the administration of the SIU of Canada. We are an affiliate of the Seafarers International Union of North America, which was our parent and original founder going back some 50

[Traduction]

acquitte les droits de douanes. Les frais de douanes peuvent également stabiliser les effets de l'importation.

En outre, les propriétaires canadiens de navires canadiens pourraient jouir d'une plus grande protection et avoir d'autres raisons d'investir au Canada, si le gouverneur en conseil incluait des dispositions antidumping dans ses critères fixés par règlement dont il est question au paragraphe 9(2) et précisait qu'il doit s'agir de navires dont les Canadiens résidant au Canada ont l'usufruit.

En ce qui concerne l'administration des licences, dans l'ensemble, le WTC ou le NTA se sont acquittés adéquatement de leur tâche. Toutefois, pour éviter les abus à l'avenir, nous proposons, à l'article 4, que les demandes de licence soient présentées 60 jours avant l'utilisation du navire et qu'un avis obligatoire soit reçu au plus tard 30 jours avant que toutes les parties en cause utilisent le navire. Tout délai moindre invite presque aux abus.

Étant donné la prise de conscience de plus en plus grande des répercussions des désastres maritimes sur l'écologie et les dommages que ceux-ci ont entraîné par le passé comme la fermeture de la voie maritime du St-Laurent, du canal Welland ainsi que la pollution du littoral de la côte est, sans compter les problèmes de concurrence et l'équité commerciale, nous croyons justifier le changement que nous proposons à l'article 4 exigeant des navires étrangers qu'ils satisfassent à toutes les dispositions en matière de sécurité ainsi qu'aux dispositions d'autres lois imposées par le gouvernement canadien aux navires et aux équipages canadiens.

En outre, en ce qui concerne l'information, nous croyons qu'elle devrait être facilement accessible à toutes les parties en cause surtout lorsqu'il s'agit des critères sur lesquels se fondent les décisions.

Enfin, en ce qui concerne le paragraphe 3(6) ainsi que la réfection prévue des installations du réseau avancé de préalerte, le *Jones Act* et la position des États-Unis à l'égard du libre-échange, nous sommes d'avis que le gouvernement américain ne devrait pas être autorisé ni incité à contrevenir à nos lois sur le cabotage et à tirer profit du commerce dans l'Arctique canadien.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Boyle. Y a-t-il des questions?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Entendez-vous vous détacher du Syndicat international des marins aux États-Unis? Votre déclaration était très ferme. Vous faites partie du Syndicat international des marins canadiens, n'est-ce pas?

**M. Boyle:** C'est exact, monsieur le sénateur. Nous sommes un syndicat autonome qui a la mainmise sur la totalité de ses cotisations. Nous avons complète liberté en ce qui concerne notre fonds de pension qui est assujéti aux lois du gouvernement canadien régissant les régimes de pensions. Nous gérons et finançons notre propre régime d'assurance-maladie. Nous négocions des conventions collectives avec toutes les sociétés maritimes du Canada. Ces conventions sont adoptées par voie de suffrage uniquement par des Canadiens et elles sont signées uniquement par le conseil d'administration du Syndicat inter-

[Text]

years—or further, if you go back to 1922—when it was the SUP and not the SIUNA. We are also affiliated with, and a member in good standing of, the Canadian Labour Congress, as well as the International Transport Federation in London, England, which is an international federation of trade unions in the maritime industry from approximately 106 democratic countries and which creates an international forum in which trade unions can exist. I am not saying we are breaking away from the United States or from the union. We are a Canadian union with Canadian interests, and solely Canadian interests. As the brief details, our position is completely contrary to some of the Canadian companies or multinationals operating in Canada, which would like to see the demise of our industry.

**Senator Turner:** Well, that is a good answer. Do you want Canada to implement something similar to the Jones Act?

**Mr. Boyle:** At present I believe we have the makings of a Jones Act already in place. All we are saying is that we want fair trade as opposed to bloodletting free trade. Canada should be able to establish a position for continued negotiations with the United States, but with both countries beginning on the same level. This position should also be equitable with respect to international trade. I have certain concerns about the criteria that the Minister of Transport uses to determine if other countries are engaged in unfair, discriminatory, or restrictive practices, and how those criteria will affect us. There is the option available to owners to buy ships in other countries, and that would be one major difference between what we are proposing and what the Jones Act says.

There should be some flexibility to allow owners to decide where they build their ships, depending on the world's market, but, at the same time, I believe that the current trend toward the demise not only of also of the shipping industry but the shipbuilding industry will lead us to an uncompetitive position in the future. We will not have a choice of whether we want to build self-unloaders in Port Weller—I cannot include Collingwood any more because that is gone already—and other shipyards in the Quebec region whose communities are totally dependent upon the industry. The expertise is starting to move to South America, where Canada Steamship Lines, formerly owned or operated by Paul Martin Junior, are building five self-unloading vessels right now. I am not saying that they should have been built in Canada up front. If he felt that he could get a good deal there, then it was up to us to encourage him to build them at home. He has spent many hundreds of millions of dollars creating hundreds of thousands of jobs and, what might be worse, exporting our technology, which is on the cutting edge of the self-unloading industry throughout the world. Once you trade off your technology, then your edge in the business field is lost. That is one of the unfortunate byproducts of the current situation.

[Traduction]

national des marins canadiens. Nous sommes affiliés au Syndicat international des marins de l'Amérique du Nord (SIUNA), le syndicat initial fondé il y a 50 ans, à moins que vous ne vouliez remonter jusqu'en 1922, alors que c'est le SUP et non le SIUNA qui existait. Nous sommes aussi affiliés au Congrès du travail du Canada et membres en bonne et due forme de la *International Transport Federation* de Londres, une fédération internationale de syndicats de l'industrie maritime comptant parmi ses membres 106 pays démocratiques et constituant une tribune internationale pour les syndicats. Je n'ai pas dit que nous cherchions à nous détacher de la section américaine ou du syndicat. Nous sommes un syndicat canadien avec des intérêts canadiens, uniquement canadiens. Comme l'indique le mémoire, notre position est tout à fait contraire à celle de certaines sociétés canadiennes ou sociétés multinationales opérant au Canada qui aimeraient que notre industrie disparaisse.

**Le sénateur Turner:** C'est une bonne réponse. Voulez-vous que soit mise en application une mesure semblable au *Jones Act*?

**M. Boyle:** Nous avons déjà jeté les bases d'un *Jones Act*. Nous préconisons essentiellement des échanges commerciaux équitables par rapport au libre-échange qui opérerait une saignée sur notre industrie. Le Canada devrait pouvoir se livrer à des négociations continues avec les États-Unis, mais commençons donc sur un pied d'égalité en ce qui a trait au commerce international. Je suis préoccupé par les critères qu'emploie le ministre des Transports pour déterminer les conséquences qu'auront sur nous les pratiques restrictives, discriminatoires et inéquitables d'autres pays. Les propriétaires ont la possibilité d'acheter des navires d'autres pays, et cela constituerait une grande différence entre ce que nous proposons et le *Jones Act* aux États-Unis.

Les propriétaires auraient une certaine marge de manœuvre pour la construction de leurs navires, selon le marché mondial, mais je n'en estime pas moins que les difficultés que connaît à l'heure actuelle l'industrie du transport maritime et de la construction navale nous mettront dans une position désavantageuse par rapport à nos concurrents. Nous ne pourrions pas, même si nous le voulons, construire des navires auto-déchargeurs à Port Weller—et je ne parle pas de Collingwood car ce chantier naval n'existe déjà plus—et dans d'autres chantiers de construction navale de la région de Québec où la collectivité est entièrement dépendante de cette industrie. En outre, notre savoir-faire commence à être exporté en Amérique du Sud où la société Canada Steamship Lines, qui appartenait à Paul Martin Junior, fait construire cinq navires auto-déchargeurs. Je ne veux pas dire qu'ils auraient nécessairement dû être construits au Canada. Il nous appartenait de convaincre la société de construire ses navires ici, mais elle a dépensé des centaines de millions de dollars à créer des centaines de milliers d'emplois et, pire encore, à exporter notre technologie qui est à la fine pointe dans le domaine de la construction des navires auto-déchargeurs dans le monde. Une fois que l'on commence à exporter sa technologie, on perd son avantage sur ses concurrents. C'est l'une des conséquences fâcheuses de ce qui se produit actuellement.



[Text]

**Senator MacDonald (Halifax):** The consequences of your suggestion give me some problems. I have looked at the evidence in the other place and at our briefing notes and I am really asking you whether it does not bother you that any suggestion that Bill C-52 should contain a Canadian-owned and Canadian-manned requirement might adversely affect the Canada coasting trade instead of promoting it. Are you that sure?

**Mr. Boyle:** I am actually happy that you asked that question, because I did try to come as well prepared as I could this morning. I will draw the committee's attention to testimony that was interjected by Mr. Sederoff, Manager, General Distribution, for the Canadian Salt Company, and, if the committee feels it is necessary, I will ask that photocopies be made and distributed. This testimony details the effects of duty on foreign flag ships operating in Canada.

**Senator MacDonald (Halifax):** Could you tell us what the reference is?

**Mr. Boyle:** It says that the normal cost for a Canadian ship carrying cargo from Pugwash to Montreal including the surcharge for fuel and the loading costs, is \$11.91, whereas a foreign flag ship which requested a waiver was willing to carry the same cargo for \$13.60. Now, this comes from management. This is Canadian business. It is because our expertise and technology still allows us the chance to compete. They were a buck and a half cheaper than foreigners coming in.' If the Government of Canada believes in the Canadian people and Canadian business, then the framework should be such as to encourage Canadians to invest in their own enterprises, lest we revert to colonial status and go back beyond even the original intentions of the Shipping Act.

From the way the bill is drafted, there is absolutely no incentive. Quite the contrary. It is actually encouraging the building of Canadian ships offshore, which could mean the death of communities such as Sorel, Daveluyville, Quebec City, and probably in the future Port Weller, where the situation is no different from what it was in Collingwood and Thunder Bay. If this is the direction in which the Canadian government and Senate wish to proceed, by wiping out those communities—and I am not forgetting about Halifax, there being almost no work at all on the east coast—then passage of the bill in its present state is a clear indication of why people should not bother spending the eight or ten years to become captains of ships or marine architects, to further develop our technology. Let us just sell off everything. Depending on your point of view regarding the free trade legislation before the Commons, that may be the way Canada is going. Let us get rid of everything we have and give it to somebody else. Today I am addressing you on behalf of the membership I represent, from the Canadian marine industry, which has suffered dramatically. For that to be beneficial to Canada, these vessels must be bought by Canadians and manned by Canadians.

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je m'inquiète des conséquences de votre proposition. J'ai examiné les témoignages entendus à l'autre endroit et nos notes. Ne croyez-vous pas qu'exiger dans le projet de loi que les navires appartiennent à des Canadiens et comptent des membres d'équipage canadiens porterait atteinte à l'industrie du cabotage au Canada au lieu de la stimuler? Qu'en pensez-vous?

**M. Boyle:** Je suis heureux que vous posiez cette question parce que j'ai essayé de me préparer le mieux possible à cette séance et je vais attirer l'attention du comité sur le témoignage de M. Sederoff, directeur général de la distribution pour la Canadian Salt Company. Si le comité le juge nécessaire, je vais demander à ce que ces commentaires soient photocopiés et distribués aux membres du comité. M. Sederoff a expliqué en détail les conséquences de l'imposition de droits aux navires battant pavillon étranger naviguant dans les eaux du Canada.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Pourriez-vous nous dire où figurent ces témoignages?

**M. Boyle:** M. Sederoff a indiqué qu'il en coûte à un navire pour transporter des marchandises de Pugwash à Montréal, compte tenu de la surtaxe pour le carburant et les frais de chargement, 11.91 \$, alors qu'il en coûte à un navire étranger qui a demandé une exonération, pour transporter les mêmes marchandises, 13.60 \$. Ça c'est la gestion canadienne. C'est parce que notre savoir-faire et notre technologie nous permettent encore de faire concurrence aux étrangers qu'il en coûte 1.50 \$ de moins à un navire canadien qu'à un navire étranger. Si le gouvernement du Canada avait foi en son peuple et en l'entreprise canadienne, il devrait adopter des mesures permettant aux Canadiens d'être propriétaires de leurs propres entreprises, à moins que nous en revenions au statut colonial et remontions bien avant la *Loi sur la marine marchande* pour essayer d'établir un cadre favorisant l'investissement au Canada par des Canadiens.

Le projet de loi ne comporte à l'heure actuelle absolument pas de mesures incitatives. En fait, il encourage plutôt les Canadiens à faire construire leurs navires à l'étranger, ce qui pourrait entraîner la mort de collectivités comme Sorel, Daveluyville, Québec, probablement Port Weller, dont la situation n'est pas différente de celle de Collingwood, et Thunder Bay. Si c'est la voie que désire emprunter le gouvernement et le Sénat du Canada, anéantir ces collectivités—et je n'oublie pas Halifax, comme il n'y a pratiquement pas de travail sur la côte Est—comme le laisse croire le projet de loi dans son libellé actuel, je ne vois pas pourquoi des gens voudraient consacrer huit à dix ans de leur vie à devenir capitaines de navires ou ingénieurs du génie maritime afin d'améliorer notre technologie. Débarrassons-nous donc de toutes nos installations. Selon le point de vue que vous adopterez en ce qui concerne le projet de loi sur le libre-échange dont est actuellement saisie la Chambre des communes, c'est peut-être la voie sur laquelle le Canada s'achemine. Débarrassons-nous de tout ce que nous avons et faisons-en cadeau à d'autres. Je m'adresse à vous aujourd'hui au nom des membres de l'industrie maritime du Canada que je représente, industrie qui a souffert énormément. Pour que le Canada en retire un quelconque avantage,



[Text]

One of the greatest discriminatory practices that exists today in the world of shipping, and which is of concern to the present Minister of Transport, relates to international rules on taxation and registration. We are asking that we be treated equitably and that the government not allow multinationals to import a ship under a Flag-of-Convenience registry from Panama or Liberia, countries in which the companies pay no taxes and in which the seafarers pay no taxes—but we are expected to pay Canadian wages and Canadian taxes, on top of which the company must pay taxes on its profits. It seems unrealistic that we should set high standards for Canadians while allowing major loopholes to exist in legislation so that multinationals get great advantages while wiping out the Canadian industry.

In our submission we have asked that, relating to the importation of foreign vessels, they meet the total criteria requested of Canadian ship operators and Canadian ships. That seems totally justifiable. If they want to come into my backyard and make a buck off my goods and services by transporting them, they should make sure that their ships are as equally safe and their crews are as equally trained and that they obey the same laws that Canadian ship operators and owners have to obey.

Unfortunately, multinationals and other people hold the opinion that we should treat foreigners better than Canadians, that we should give them greater advantages, which will lead to the demise of our industry. That is what is happening, as is proven by the number of deletions in the Canadian Shipping Register over the past few years and the accelerated rate at which that is proceeding now whereby, by the end of this year, we shall see at least another eight ships, possibly more, going offshore because Canadian laws in Canada, as they relate to taxation and safety, encourage Canadian operators to leave Canada and take their business and commerce elsewhere, resulting in the loss of thousands of jobs and millions of dollars in revenue in this country in disposable income.

**Senator MacDonald (Halifax):** I am pleased to hear someone holding up a realistic hope that Canada can again have a merchant marine, but, getting back specifically to some of the points you raised in your brief, I put to you a question that was put to you by Mr. Angus in the other place. He stated:

We recognized this morning that if we were to go to a Canadian-built requirement we would have to be realistic and grandfather the existing ships. We could not just force the industry to scrap them and buy something new; it would kill the industry. So what you are saying then is that we do not need a grandfather provision in terms of the crewing for the 99% that are already doing the coastal trading, which are Canadian-owned vessels.

**Mr. Boyle:** What I am saying is that the criteria we should like to see established, as indicated earlier in the submission, is to give the option or flexibility to owners to bring in their foreign ships. Whether that comes through access to grandfather-

[Traduction]

ces navires doivent être achetés par des Canadiens et avoir des Canadiens comme membres d'équipage.

L'une des pratiques les plus discriminatoires dans le domaine du transport maritime à l'heure actuelle, et qui préoccupe le ministre des Transports, concerne les règles internationales régissant l'impôt et l'immatriculation. Nous demandons à être traités équitablement et que le gouvernement ne permette pas à des multinationales d'importer un navire battant pavillon de complaisance de Panama ou du Liberia, pays où ni les entreprises ni les marins ne paient d'impôt, alors qu'au Canada les entreprises doivent non seulement payer de l'impôt sur leurs profits, mais également verser des salaires aux marins qui doivent à leur tour payer de l'impôt. Il me semble irréaliste de fixer des normes élevées pour les Canadiens, alors que la loi comporte d'énormes échappatoires qui permettent aux multinationales d'être très avantagées par rapport à l'industrie canadienne et de l'écraser.

Nous avons demandé dans notre mémoire que les navires étrangers qui sont importés au Canada satisfassent à tous les critères auxquels les navires canadiens doivent satisfaire. Cela me semble tout à fait justifié. Si des étrangers veulent venir chez nous faire de l'argent en transportant nos biens et en assurant nos services, ils devraient faire en sorte que leurs navires soient tout aussi sûrs que les nôtres, que leurs équipages soient aussi bien entraînés que les nôtres et qu'ils respectent les mêmes lois que les Canadiens doivent respecter.

Malheureusement, les multinationales, entre autres, sont d'avis qu'il y a lieu de mieux traiter les étrangers que les Canadiens, de leur accorder certains avantages par rapport aux Canadiens. Or, cette attitude entraînera la mort de notre industrie. Et c'est ce qui est en train de se produire, comme le confirme le nombre de retraits du registre de la marine marchande du Canada ces dernières années et le rythme auquel ces retraits se poursuivent. En effet, d'ici la fin de l'année, au moins huit autres navires partiront pour l'étranger parce que les lois canadiennes, en matière d'impôt et de sécurité, encouragent les exploitants canadiens à quitter le pays et à aller s'établir ailleurs causant la perte de milliers d'emplois et de millions de dollars en revenus disponibles.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je suis heureux de constater que quelqu'un croit encore que le Canada peut avoir une marine marchande, mais je voudrais revenir à un point que vous avez soulevé dans votre mémoire et vous poser une question qui a été posée à M. Angus à l'autre endroit.

Nous reconnaissons ce matin que si nous décidions d'exiger que les navires soient construits au Canada il faudrait être réalistes et maintenir les avantages acquis des navires existants. Nous ne pourrions simplement pas forcer l'industrie à s'en départir et à en acheter de nouveaux: elle en mourrait. Vous voulez donc dire que nous n'avons pas besoin d'une disposition relative aux droits acquis pour l'équipage de 99 p. 100 des navires se livrant déjà au cabotage, qui sont des navires canadiens.

**M. Boyle:** Le critère que nous aimerions voir établir, et qui figure dans le mémoire, donne aux propriétaires la possibilité d'utiliser leurs navires étrangers. Qu'il s'agisse de leur donner accès, d'adopter une disposition relative aux droits acquis ou

[Text]

ing or the paying of duty, it is my belief that Canadians should pay their fair share. But, for the sake of the industry, I am not against the grandfathering of legitimate Canadian ships and shipping companies coming back to Canada.

**Senator MacDonald (Halifax):** I have one final question. Have you any idea, Mr. Boyle, of the cost implications, as you see them, of requiring Canadian safety standards on foreign ships entering Canadian waters temporarily?

**Mr. Boyle:** Absolutely none to Canada, because that would put a Canadian investor at a great disadvantage. Realistically, that is like recognizing that the trade that presently exists between Sarnia and Chicago, in which foreign tankers come in and work the trade routes consistently—they work all summer, all fall and all winter—could be handled by Canadian ships. The cost of building a Canadian ship to handle that trade would be very high, and a lot of that cost is based on Canadian standards. So it would be much easier to go to someone else who owns a cheaper foreign ship, who pays no actual revenue to Canada, and who does not have to meet the same standards, and say “Come on down, operate your ship here.”

What Canadian in his right mind would go out and spend the better part of \$80 million to build a ship to get into that trade when loopholes allow a foreigner to do that?

In this country a person can be convicted of tax evasion if his taxes are filed fraudulently, but Canadian corporations can evade taxes by hiring these foreign-flagged ships—which, in a roundabout way, gets them out of paying their taxes because there are no taxes paid by a foreign ship in Canada. So, if they evade their taxes through the loopholes that exist in Canadian tax legislation, they get away scot-free, and the poor Canadian—and I say “the poor Canadian” because the owners are hurting. They yelled loud enough in negotiations and cried loud enough in negotiations to get the little that is before this committee today. The investment money is there, but the loopholes are also there and they put Canadians into a disadvantaged position. So the investment does not come to Canada and the shipyards do not get the work.

I see nothing wrong with asking someone else to do what I am being forced to do while operating in Canada.

**The Chairman:** Are there any further questions?

As there are not further questions, I thank you, Mr. Boyle, for a very interesting presentation.

As we have heard the only witness scheduled for this morning, we will proceed *in camera* at this point.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

de payer des droits, j'estime que les Canadiens devraient payer leur juste part. Mais par égard pour l'industrie, je ne m'oppose pas à ce qu'on permette à des navires canadiens légitimes de conserver leurs droits acquis et à des entreprises de rentrer au Canada.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** J'ai une dernière question. Avez-vous une idée, monsieur Boyle, du coût que représenterait l'application d'une mesure exigeant que les navires entrant temporairement dans les eaux canadiennes respectent les normes de sécurité du Canada?

**M. Boyle:** Absolument aucun pour le Canada, car cette situation mettrait un investisseur canadien en position fort désavantageuse. Cela revient en fait à reconnaître que le cabotage qui a actuellement lieu entre Sarnia et Chicago—les navires étrangers s'y livrant pendant tout l'été, l'automne et l'hiver—pourrait être effectué par des navires canadiens. Les frais de construction de navires canadiens pour prendre ces opérations en charge seraient très élevés et une grande partie de ces frais sont fonction de normes canadiennes. Il serait donc beaucoup plus facile de demander à un propriétaire de navire étranger qui ne paie pas d'impôt au Canada et qui n'est pas tenu de respecter les mêmes normes de venir ici avec son navire.

Quel Canadien serait assez fou pour dépenser quelques 80 millions de dollars pour construire un navire et pouvoir se livrer à ces activités, alors que les échappatoires permettent à un étranger d'agir ainsi?

Un citoyen peut être accusé d'évasion fiscale s'il fraude le fisc, mais des sociétés canadiennes peuvent se soustraire à leurs obligations fiscales en ayant recours à des navires étrangers, puisque ceux-ci ne paient pas d'impôt au Canada. Elles peuvent donc éviter de payer de l'impôt grâce aux échappatoires qui existent dans la loi fiscale canadienne et s'en sortir indemnes contrairement aux «pauvres Canadiens» propriétaires de navires qui en subissent les fâcheuses conséquences. Ils ont parlé et crié assez fort lors des négociations qu'ils ont obtenu les quelques concessions dont vous êtes aujourd'hui saisis. Les fonds nécessaires aux investissements sont là, mais les échappatoires sont aussi là et elles placent les Canadiens en position désavantageuse. Les investissements n'ont donc pas lieu et les chantiers maritimes n'ont pas de travail.

Je ne vois pas pourquoi l'on n'obligerait pas quelqu'un d'autre à respecter les règles que je dois moi-même respecter au Canada.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

Comme il n'y a pas d'autres questions, je vous remercie, monsieur Boyle, pour votre très intéressant témoignage.

Comme nous avons entendu le seul témoin que nous avions prévu entendre ce matin, nous allons poursuivre notre séance à huis clos.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.









If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From the Seafarer's International Union:*

Mr. Andrew Boyle, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President.

*Du Syndicat international des marins canadiens:*

M. Andrew Boyle, secrétaire trésorier et vice-président exécutif.

*From the Department of Transport:*

Mr. Grant Manery, Director, International Shipping Policy.

*Du ministère des Transports:*

M. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale.

*From Revenue Canada, Customs and Excise:*

Mr. D. L. Western, Chief, Carrier Control, Commercial Traffic Control.

*De Revenu Canada, Douanes et Accise:*

M. D. L. Western, chef, Contrôle des transporteurs, Contrôle du trafic commercial.



Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable Senator LÉOPOLD LANGLOIS

---

Tuesday, June 14, 1988

### Issue No. 29

#### Fifth proceedings on:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial  
Marine Activities Act

---

#### APPEARING:

Blaine Thacker, M.P.  
Parliamentary Secretary  
to the Minister of Transport

---

#### WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des Communications

*Président:*  
L'honorable sénateur LÉOPOLD LANGLOIS

---

Le mardi 14 juin 1988

### Fascicule n° 29

#### Cinquième fascicule concernant:

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les  
activités commerciales maritimes

---

#### COMPARAÎT:

Blaine Thacker, député,  
secrétaire parlementaire  
du ministre des Transports

---

#### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Langlois	Olson
Macdonald	Spivak
(Cape Breton)	Stewart
MacDonald	Turner
(Halifax)	van Roggen

\**Ex officio* Members

(Quorum 4)

### *Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator van Roggen substituted for that of the Honourable Senator Stollery. (*June 14, 1988*)

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Langlois	Olson
Macdonald	Spivak
(Cape Breton)	Stewart
MacDonald	Turner
(Halifax)	van Roggen

\**Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modification de la composition du Comité:*

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur van Roggen substitué à celui de l'honorable sénateur Stollery. (*le 14 juin 1988*)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate,  
Thursday, April 28, 1988:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (Halifax), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-Verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (Halifax), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lucier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 14 JUIN 1988  
(52)

*(Text)*

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*) Turner et van Roggen. (4)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger, avocat.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:**De la Chamber of Shipping of B.C.:*

M. Richard C. Stevens, directeur exécutif;  
M. Brian W. Bland; et  
M. Jonathan Seymour.

*Du International Committee of Passenger Lines:*

M. John Reurs, président du comité de New York;  
M. Peter R. D. Mackell, avocat; et  
M. George Pollack, avocat.

*De Vancouver Hotels Association et Tourism Vancouver:*

M. James F. Coleridge, directeur du développement touristique.

*De la Canadian Merchant Service Guild:*

M. M. Sjoquist, président exécutif et  
M. Lawrence Dempsey, secrétaire trésorier.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988 poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

M. Stevens dépose les documents suivants:

pièce justificative TC-52-A: une lettre de la Société du Port de Prince Rupert

pièce justificative TC-52-B: une lettre de la British Columbia Coast Pilots Ltd.

pièce justificative TC-52-C: une lettre de Stevenson Kellogg Ernst & Whinney

pièce justificative TC-52-D: une lettre de Canadian Airlines International

pièce justificative TC-52-E: une lettre de l'Administration de Pilotage du Pacifique Canada

pièce justificative TC-52-F: une lettre de Empire Stevedoring Company Ltd.

pièce justificative TC-52-G: une lettre de Economic Development Commission

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 14, 1988  
(52)

*(Translation)*

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Honourable Senator Léopold Langlois, Chairman, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Turner and van Roggen. (4)

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: M. Jean-Daniel Bélanger, lawyer.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Witnesses:**From the Chamber of Shipping of B.C.:*

Mr. Richard C. Stevens, Executive Director;  
Mr. Brian W. Bland; and  
Mr. Jonathan Seymour.

*From the International Committee of Passenger Lines:*

Mr. John Reurs, New York Chairman of the Committee;  
Mr. Peter R. D. Mackell, lawyer; and  
Mr. George Pollack, lawyer.

*From the Vancouver Hotels Association and Tourism Vancouver:*

Mr. James F. Coleridge, Director of Tourist Development.

*From the Canadian Merchant Service Guild:*

Mr. M. Sjoquist, Executive President, and  
Mr. Lawrence Dempsey, Secretary Treasurer.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

Mr. Stevens tabled the following documents:

Exhibit TC-52-A—Letter from the Prince Rupert Port Authority

Exhibit TC-52-B—Letter from British Columbia Coast Pilots Limited

Exhibit TC-52-C—Letter from Stevenson Kellogg Ernst & Whinney

Exhibit TC-52-D—Letter from Canadian Airlines International

Exhibit TC-52-E—Letter from Pacific Pilotage Authority Canada

Exhibit TC-52-F—Letter from Empire Stevedoring Company Ltd.

Exhibit TC-52-G—Letter from the Economic Development Commission



pièce justificative TC-52-H: une lettre de Smith Paper Limited,

pièce justificative TC-52-I: une lettre de International Longshoremen's & Warehousemen's Union datée du 7 juin 1988 et signée par M. D. P. Garcia, président.

M. Stevens fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Reurs dépose un mémoire et un mémoire supplémentaire,

pièce justificative TC-52-J

pièce justificative TC-52-K,

fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Coleridge dépose une lettre de la British Columbia & Yukon Hotels' Association datée du 9 juin 1988, adressée au premier ministre et signée par M. Frederick G. Riggs, vice-président exécutif,

pièce justificative TC-52-L  
et fait une déclaration.

M. Sjoquist dépose un mémoire,

pièce justificative TC-52-M  
et fait une déclaration.

À 12 h 10 le Comité fait une pause.

À 12 h 15 le Comité se réunit à huis clos.

À 12 h 30 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

## LE MARDI 14 JUIN 1988

(53)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 12 h 15, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Turner et van Roggen. (4)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger.

*Comparait:* M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988, poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

L'honorable sénateur Turner propose,

Que la réunion se tienne à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Il est convenu*

Que le Comité invite le Ministre des transports ou son représentant à la prochaine réunion du Comité.

L'honorable sénateur MacDonald propose,

Que le Comité envoie des fleurs et des vœux de prompt rétablissement au sénateur et à Madame Robert Muir.

Exhibit TC-52-H—Letter from Smith Paper Limited

Exhibit TC-52-I—Letter from the International Longshoremen's & Warehousemen's Union dated June 7, 1988 and signed by Mr. D. P. Garcia, President.

Mr. Stevens made a statement and, with his associates, answered questions.

Mr. Reurs tabled a brief and a supplemental brief,

Exhibit TC-52-J

Exhibit TC-52-K,

made a statement and, with his associates, answered questions.

Mr. Coleridge tabled a letter dated June 9, 1988 from the British Columbia and Yukon Hotels Association to the Prime Minister, signed by Mr. Frederick G. Riggs, Executive Vice-President

Exhibit TC-52-L  
and made a statement.

Mr. Sjoquist tabled a brief

Exhibit TC-52-M  
and made a statement.

At 12:10 p.m., the Committee took a short recess.

At 12:15 p.m., the Committee withdrew to sit *in camera*.

At 12:30 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## TUESDAY, JUNE 14, 1988

(53)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 12:15 p.m., the Honourable Senator Léopold Langlois, Chairman, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Turner and van Roggen. (4)

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jean-Daniel Bélanger.

*Appearing:* Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-57, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

The Honourable Senator Turner moved,

That the Committee sit *in camera*, without interpretation or recording services.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

*It was agreed*

That the Committee invite the Minister of Transport or his representative to the next meeting of the Committee.

The Honourable Senator MacDonald moved,

That the Committee send flowers and wishes for a speedy recovery to Senator and Mrs. Robert Muir.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Il est convenu*

Que le Comité invite le Congrès du Travail du Canada à comparaître lors de son étude du projet de loi C-105—Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence—à l'une de ses séances régulières.

À 12 h 30 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

*It was agreed*

That the Committee invite the Canadian Labour Congress to testify at one of its regular sittings to consider Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

At 12:30 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 14, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Léopold Langlois (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, this morning we have the following witnesses to hear from: The Honourable Gerry St. Germain, Minister of State (Transport); Mr. Richard C. Stevens, Mr. Brian W. Bland and Mr. Jonathan Seymour from the Chamber of Shipping of British Columbia; Mr. John Reurs and Mr. George J. Pollack from the International Committee of Passenger Lines; Mr. James Coleridge, Development Tourism Vancouver; and Mr. M. Sjoquist from the Canadian Merchant Service Guild. The minister will be the last witness this morning.

I now call on Mr. Stevens from the Chamber of Shipping of British Columbia.

**Mr. Richard C. Stevens, Executive Director, Chamber of Shipping of British Columbia:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman and honourable senators, we are most grateful for this opportunity, granted at the eleventh hour, to appear before the committee. My role today will be that of a coordinator.

The Chamber of Shipping of British Columbia consists of a seven-person elected board; we have not yet had the honour of having a woman appointed to the board. Each board member chairs a standing committee, and support services are provided by the Secretariat.

My colleague on my right, Mr. Brian W. Bland, is the elected Vice President of the Chamber of Shipping of British Columbia, Director of the Chamber of Shipping of British Columbia and Chairman, Cruise Ship Committee, the Chamber of Shipping of British Columbia. He will address issues raised by Bill C-52, as presented in the brief today.

Sitting to my left is Mr. Jonathan Seymour, Marine Economist and Consultant to the Chamber of Shipping of British Columbia. Each of us has spent a career at sea as navigating officer and master, plus a substantial number of years in the maritime industry in administrative and managerial capacities both in Canada and overseas.

The Chamber of Shipping of British Columbia, which was established in 1923, has a constituency of 42 member companies based in British Columbia. These companies act as ships' agents, operators and charterers. They oversee the needs and support services for thousands of deep-sea ships which carry over 70 million tonnes of cargo between the ports of British Columbia and Canadian markets overseas. In addition, they provide efficient and economical port services to the 20 large cruise ships which make over 250 calls at our ports between

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 14 juin 1988

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier ledit projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous entendrons ce matin les témoins suivants: l'honorable Gerry St-Germain, ministre d'État (Transport); M. Richard C. Stevens, M. Brian W. Bland et M. Jonathan Seymour, de la Chamber of Shipping of British Columbia; M. John Reurs et M. George J. Pollack, du International Committee of Passenger Lines; M. James Coleridge, du Development Tourism Vancouver; et M. M. Sjoquist, de la Guilde de la marine marchande du Canada. Le Ministre sera le dernier témoin à comparaître ce matin.

M. Stevens, de la Chamber of Shipping of British Columbia, a la parole.

**M. Richard C. Stevens, directeur exécutif, Chamber of Shipping of British Columbia:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président et honorables sénateurs, nous vous sommes très reconnaissants de nous avoir autorisés, à la onzième heure, à comparaître devant vous. Je jouerai aujourd'hui le rôle de coordonnateur.

La Chamber of Shipping of British Columbia est composée d'un conseil élu de sept personnes; nous n'avons pas encore eu l'honneur d'avoir une femme parmi nous. Chaque membre du conseil préside un comité permanent, et le Secrétariat assure les services de soutien.

Mon collègue à ma droite, M. Brian W. Bland est le vice-président élu de la Chamber of Shipping of British Columbia; il est aussi un des administrateurs de la Chamber of Shipping of British Columbia et il en préside le comité des navires de croisière. Il traitera des problèmes que pose le projet de loi C-52, problèmes dont nous donnons un aperçu dans notre mémoire.

À ma gauche se trouve M. Jonathan Seymour, économiste du secteur du commerce maritime et expert-conseil auprès de la Chamber of Shipping of British Columbia. Nous avons tous fait carrière comme officier navigant et capitaine, et nous avons passé de nombreuses années dans l'industrie du commerce maritime dans des fonctions d'administration et de gestion, tant au Canada qu'à l'étranger.

La Chamber of Shipping of British Columbia, dont la création remonte à 1923, compte 42 sociétés membres ayant leur siège en Colombie-Britannique. Ces sociétés sont des agents maritimes, des exploitants de navires et des affréteurs. Elles s'occupent de milliers de navires hauturiers qui transportent plus de 70 millions de tonnes de marchandises entre les ports de la Colombie-Britannique et les marchés canadiens outremer. En outre, elles offrent des services portuaires efficaces et économiques aux 20 grands paquebots de croisière qui font



*[Text]*

May and September of each year. During those five months a quarter of a million, mainly United States tourists, travel on leisure cruises to Alaska. A quarter of a million tourists equates to 10 per cent of the population of British Columbia. They are bound for what the travel industry calls the "last frontier, Alaska." Alaska, with its awesome scenic beauty, has, I believe, a special relationship for many Americans who, I am sure, would give thanks to the Czar of Russia's cash flow problems of 1867 and the foresightedness of the United States government of the day to purchase that territory for the princely sum of \$7,200,000. That is a fact for which all Canadians must also be thankful; otherwise it would be most unlikely that we would be appearing before this committee today. I might note that \$7 million today represents a mere 5 per cent of the total cost of commissioning a large cruise liner.

In closing, I must add that our constituency to date not only includes our direct membership, but also that of the Province of British Columbia, the ports, communities, businesses large and small, workers unionized and non-unionized, ranging from dairy product producers to flower vendors, taxi drivers and longshoremen. Letters of support for the substance of our brief have been made available to the committee from a broad spectrum of the British Columbia community.

Honourable senators, I thank you for this opportunity to present this brief on this vitally important subject. I now call on Mr. Bland to make his presentation, following which we will answer any questions the members of the committee have.

**Mr. Brian W. Bland, Vice President, Chamber of Shipping of British Columbia:** Chairman, Cruise Ship Committee of the Chamber of Shipping of British Columbia: Mr. Chairman, the Chamber of Shipping of British Columbia has submitted to this committee a brief dated May 24, 1988 and a supplementary submission to that brief dated June 7, 1988. We are here today to address the concerns detailed in those documents. I will summarize for the committee the main points.

The market for cruising vacations is the fastest growing sector in the tourist industry worldwide with gross revenues exceeding \$8 billion (U.S.) annually. Forecast annual growth for the next five years has been estimated at 14 per cent worldwide and at some 6 per cent for the Alaska trade alone. There is also a considerable developing cruise industry on the east coast of Canada.

Cruise ship activity on the west coast of Canada is entirely involved with Alaska destination cruising. In 1986, Americans accounted for over 94 per cent of all Alaskan cruise ship passengers, Canadians accounted for only 4 per cent. The three main British Columbia ports involved in the trade recorded nearly 360,000 passenger embarkations, disembarkations and transits in 1987; it is estimated that in total some 225,000 individual cruise ship passengers were handled at British Columbia ports in that year.

*[Traduction]*

chaque année plus de 250 escales dans nos ports entre mai et septembre. Pendant ces cinq mois, un quart de million de touristes, surtout des Américains, font des croisières en Alaska. Un quart de million de touristes, cela représente 10 p. 100 de la population de la Colombie-Britannique. Ils s'en vont vers ce que l'industrie touristique appelle «la dernière frontière, l'Alaska». Apparemment, beaucoup d'Américains sont fascinés par la beauté grandiose des panoramas de l'Alaska, et je suis certain qu'ils bénissent le Ciel pour les problèmes d'argent du tsar de Russie en 1867 et pour l'intelligence du gouvernement américain de l'époque qui a acheté ce territoire pour la somme princière de 7 200 000 \$. Les Canadiens devraient eux aussi louer le Ciel car si cela n'avait pas été, il est fort probable que nous ne comparaitrions pas devant vous aujourd'hui. Je signale en passant que 7 millions de dollars représentent aujourd'hui à peine 5 p. 100 du coût total d'un grand paquebot de croisière.

Pour terminer, je tiens à signaler que nous ne parlons pas uniquement au nom de nos membres; nous avons de nombreux appuis dans toute la province de la Colombie-Britannique, les ports, les localités, les entreprises, grandes et petites, les travailleurs, syndiqués ou non, des producteurs laitiers aux vendeurs de fleurs, en passant par les chauffeurs de taxi et les débardeurs. Nous avons remis au Comité des lettres d'appui au sujet du contenu de notre mémoire provenant de tous les milieux de Colombie-Britannique.

Honorables sénateurs, je vous remercie de nous donner la possibilité de présenter nos vues sur cette question d'une importance cruciale. Je demanderai maintenant à M. Bland de donner son exposé, après quoi nous répondrons à vos questions.

**M. Brian W. Bland, vice-président, Chamber of Shipping of British Columbia:** président, Comité des paquebots de croisière de la Chamber of Shipping of British Columbia: Monsieur le président, la Chamber of Shipping of British Columbia a soumis au Comité un mémoire daté du 24 mai 1988, ainsi qu'un mémoire complémentaire daté du 7 juin 1988. Nous comparaissons aujourd'hui devant vous pour discuter des questions que nous soulevons dans ces documents. J'en résumerai les éléments principaux à votre intention.

Le marché des croisières est le secteur qui croît le plus rapidement dans l'industrie touristique mondiale; son chiffre d'affaires brut dépasse 8 milliards de dollars américains annuellement. D'après les estimations, la croissance annuelle pour les cinq prochaines années s'établira à 14 p. 100 à l'échelle mondiale et à quelque 6 p. 100 pour le secteur de l'Alaska. Il convient de noter également que les croisières se développent rapidement sur la côte est du Canada.

Sur la Côte ouest, les croisières sont toutes organisées à destination de l'Alaska. En 1986, les Américains comptaient pour plus de 94 p. 100 de tous les passagers des paquebots de croisière à destination de l'Alaska. Les Canadiens n'en représentent que 4 p. 100. Les trois principaux ports de la Colombie-Britannique utilisés par ces paquebots ont enregistré près de 360 000 mouvements de passagers en 1987; on estime que, au total, quelque 225 000 passagers de paquebots de croisière sont passés dans les ports de la Colombie-Britannique cette année-là.

*[Text]*

There are presently 20 foreign-flag cruise ships operating regularly in the Alaskan cruise theatre during the four month summer season. These vessels range in size from 158 berths to several ships with over 1,200 berths. It is anticipated that at least one new ship will be added each year to the trade over the next three years, and that several larger capacity vessels will be substituted for existing ships. Presently, two cruise ships are based on Prince Rupert, 14 on Vancouver and the remaining four on Seattle and San Francisco.

The choice of a Canadian home port for these vessels is dictated by the U.S. Passenger Shipping Act of 1886 which prohibits carriage of passengers between two United States ports.

**Senator van Roggen:** By a foreign vessel?

**Mr. Bland:** By a foreign vessel, yes.

The economic benefit to Canada from the Alaska cruise business has been estimated at \$75 million for 1988 in direct benefits. Further, it is estimated that the total direct, indirect and imputed economic impact on Canada will exceed \$190 million for 1988. Federal crown corporations receive at least \$7 million in revenues from the Alaska traffic which flows to pilotage, ports, airports and air carriers, while an additional \$2.5 million flows directly to the provincial and federal governments through transaction taxes and other charges. In addition, the three levels of government assess and receive corporate, personal and local taxes on the business and personal incomes created. These respective provincial and federal annual taxation incomes are estimated at \$5 million and \$7.5 million in terms of direct economic impact, for a total of \$12.5 million. This increases to \$9 million and \$13 million respectively for direct, indirect and imputed economic impact, for a total of \$22 million.

The Alaskan cruise ships are owned and registered overseas, and they are controlled outside Canada. They provide Alaska destination cruises for Americans. None of the ships based on Vancouver plies Canadian waters for more than one-third of each cruise, and the choice of a Canadian home port is dictated, as I said before, by current American legislation.

Round-voyage cruises performed are not Canadian coasting voyages under the Canada Shipping Act. Since the industry started in 1962, foreign-flag Alaska cruise ships embarking passengers at Canadian ports have been treated by all of the authorities involved—Transport Canada, the Department of Finance, Revenue Canada and the Department of Employment and Immigration—as undertaking international voyages.

It is the submission of the Chamber of Shipping of British Columbia that the foreign-flag cruise ships engaged in the Alaska cruise trade are clearly performing an international

*[Traduction]*

Actuellement, 20 paquebots de croisière battant pavillon étranger se rendent régulièrement en Alaska pendant les quatre mois de la saison estivale. Ces paquebots sont de tailles diverses, allant de paquebots de 158 couchettes à plusieurs navires comptant plus de 1 200 couchettes. On estime qu'au moins un navire de plus s'ajoutera chaque année dans les trois prochaines années, et que plusieurs grands paquebots viendront remplacer certains des navires actuels. Deux paquebots sont basés à Prince Rupert, 14 à Vancouver et les quatre autres à Seattle et à San Francisco.

Ces paquebots ont un port d'attache canadien à cause des dispositions d'une loi américaine de 1886, la U.S. Passenger Shipping Act, qui interdit le transport de passagers entre deux ports américains.

**Le sénateur van Roggen:** Par un navire étranger?

**M. Bland:** Oui, par un navire étranger.

En 1988, les croisières à destination de l'Alaska ont entraîné des retombées directes de l'ordre de 75 millions de dollars au Canada. De plus, on estime que les retombées économiques directes, indirectes et implicites pour le Canada dépasseront les 190 millions de dollars en 1988. Les sociétés d'État fédérales tirent des recettes d'au moins 7 millions de dollars des droits de pilotage, des droits portuaires, des droits d'aéroport et des droits que paient les transporteurs aériens. En sus, les gouvernements fédéral et provinciaux touchent 2,5 millions de dollars provenant directement des taxes sur les transactions et d'autres droits. Par ailleurs, les trois paliers de gouvernement prélèvent des impôts sur les revenus réalisés dans ce secteur par des entreprises et des particuliers. On estime que les recettes fiscales annuelles du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral s'établissent à 5 millions de dollars et 7,5 millions de dollars respectivement en ce qui concerne les retombées économiques directes, ce qui représente un montant total de 12,5 millions de dollars. Les chiffres passent à 9 millions de dollars et 13 millions de dollars respectivement lorsque l'on combine les retombées directes, indirectes et implicites, ce qui totalise 22 millions de dollars.

Les paquebots de croisière de la route de l'Alaska appartiennent à des étrangers, sont immatriculés à l'étranger et sont administrés de l'étranger. Ils servent à offrir aux Américains des croisières à destination de l'Alaska. Aucun des navires dont le port d'attache est Vancouver ne demeure dans les eaux canadiennes pendant plus du tiers de chaque croisière et, comme je l'ai dit précédemment, c'est la loi américaine actuelle qui dicte le choix d'un port d'attache canadien.

Les croisières aller-retour ne constituent pas du cabotage au Canada aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada. Depuis le début de l'industrie en 1962, toutes les autorités compétentes—Transports Canada, le ministère des Finances, Revenu Canada, et le ministère de l'Emploi et de l'Immigration—considèrent les paquebots de croisière à destination de l'Alaska battant pavillon étranger et embarquant des passagers dans des ports canadiens comme effectuant des voyages internationaux.

D'après la Chamber of Shipping of British Columbia, les croisières en Alaska des paquebots battant pavillon étranger sont incontestablement des voyages internationaux qui ne peu-



## [Text]

voyage, one which cannot and should not be construed as a Canadian coasting voyage.

The extended definition of coasting trade in Bill C-52 introduces considerable uncertainty into the cruise trade which will damage Canadian interests by restricting new investment and probably providing added impetus for changes in the U.S. cabotage legislation.

The restrictive impact on the Alaska cruise trade of the U.S. Passenger Shipping Act of 1886 has already been substantially relaxed. It is the economic benefits flowing to the U.S. from these adjustments which will eventually carry the argument for an exemption from the act for the Alaska cruise traffic—as has already been achieved for traffic to Puerto Rico. The exemption lobby in the United States is quickly becoming more cohesive, authoritative and well funded. Once the home port decision is no longer restricted by U.S. legislation, the cruise lines can be expected to abandon Canadian home ports should Canadian cabotage provisions prove too onerous.

The effective changes to the U.S. Shipping Act cannot be overstated. Prior to 1986, foreign-flag cruise vessels performing round-voyage cruises based on a U.S. port were required to balance the amount of non-U.S. steaming time and the number of foreign port calls with their U.S. activities. This resulted in the inclusion of several British Columbia ports in each itinerary. The regulations were substantially revised and relaxed in 1985, and, as a consequence, only one international—that is, Canadian—port call—is now mandatory.

The cruise lines revised their itineraries in 1986, and the brunt of these changes fell upon the British Columbia port of Prince-Rupert, which saw its in transit cruise ship business drop over 20,000 in transit passengers per year in 1985 to 0 passengers per year in 1986. The Chamber of Shipping of British Columbia recognizes the legitimacy and value of many of the policy intentions behind Bill C-52. It submits, however, that Bill C-52 must be appropriately amended to accommodate the Alaskan cruise trade. The chamber also appreciates that there are many interests involved that have competing viewpoints, and these should be addressed in any amendments.

The Chamber of Shipping proposes several amendments in its original brief and, after further consideration, respectfully submits the following for consideration by this committee: First, that paragraph 3(3)(b) of Bill C-52 be amended to read:

engaged in cruising, where the ship has overnight accommodation for at least 100 passengers,

and delete the authority to adjust the exemption limit of 100 passengers by the Governor in Council.

The Chamber of Shipping also proposes that the definition of the "coasting trade" in subclause 2(1) of Bill C-52 be amended to exclude the carriage of passengers from one place in Canada back to the same place. In this context, it is recom-

## [Traduction]

vent pas et ne doivent pas être considérés comme du cabotage au Canada.

L'élargissement de la définition du cabotage dans le projet de loi C-52 crée beaucoup d'incertitudes dans le secteur des croisières, ce qui nuira aux intérêts canadiens en limitant les nouveaux investissements et en incitant probablement les Américains à modifier leurs lois sur le cabotage.

Les restrictions à l'égard des croisières à destination de l'Alaska que comporte la U.S. Passenger Shipping Act de 1986 ont déjà été considérablement assouplies. Les retombées économiques pour les Américains qui découlent de ces modifications finiront par faire exempter les croisières à destination de l'Alaska de l'application de la loi américaine, comme c'est déjà le cas des voyages à destination de Porto Rico. Les groupes de pression qui militent en faveur d'une telle exemption aux États-Unis sont de plus en plus unis, puissants et bien financés. Une fois que le choix d'un port d'attache ne sera plus limité par une loi américaine, on peut s'attendre que les compagnies américaines abandonneront les ports canadiens si les dispositions canadiennes sur le cabotage deviennent trop coûteuses.

On ne saurait trop insister sur l'importance des modifications apportées à la loi américaine sur la marine marchande. Avant 1986, les navires de croisière battant pavillon étranger qui faisaient des croisières aller-retour et dont le port d'attache était américain étaient tenus d'équilibrer le temps de service en dehors des eaux américaines et le nombre d'escales dans des ports étrangers, d'une part, et leurs activités américaines, d'autre part. Il en est résulté l'inclusion de plusieurs ports de la Colombie-Britannique dans chaque itinéraire. Ces règlements ont été considérablement révisés et assouplis en 1985 de sorte que, maintenant, un seul port d'escale étranger—c'est-à-dire un port canadien—est obligatoire.

Les compagnies de navigation ont révisé leurs itinéraires en 1986, ces changements ont surtout frappé le port de Prince-Rupert en Colombie-Britannique, où le nombre de passagers en transit est tombé à zéro en 1986 comparativement à 20 000 par an en 1985. La Chamber of Shipping of British Columbia admet la légitimité et la valeur de nombreux principes qui sous-tendent le projet de loi C-52. Elle affirme cependant que le projet de loi C-52 doit être modifié pour les fins du commerce des croisières en Alaska. Elle reconnaît également que les diverses parties concernées ont des intérêts contradictoires dont il faudra tenir compte dans toute modification du projet de loi.

La Chamber of Shipping a proposé plusieurs amendements dans son mémoire initial et, après réflexion, soumet respectueusement les modifications suivantes au Comité. Premièrement, elle recommande que le paragraphe 3(3)(b) du projet de loi C-52 soit modifié de la façon suivante:

comme navires de croisière offrant un logement pour la nuit à au moins 100 passagers,

et que l'on supprime le pouvoir du gouverneur en conseil de réviser la limite de 100 passagers.

La Chamber of Shipping propose également que l'on modifie la définition du «cabotage» figurant au paragraphe 2(1) du projet de loi C-52 afin d'exclure le transport de passagers en provenance et à destination d'un même lieu au Canada. Nous



## [Text]

mended that the definition be amended by the deletion of the phrase "or to the same place in Canada". If this simple amendment is unacceptable, then the Chamber of Shipping suggests that a geographical description be drawn in addition to the above deletion. The Chamber of Shipping would be pleased to participate in discussions aimed at achieving a suitable amendment.

Foreign flagged vessels, when operating in the Canadian coasting trade, are required to comply with regulations issued under several pieces of legislation administered by various ministries, such as the Department of Employment and Immigration, the Department of Finance, Revenue Canada, and the Department of Transport. Regulated matters include job preservation, employment standards, duties and taxation. Within the relevant Canadian legislation and regulations, the definitions of "Canadian coasting trade" and/or "international voyage" vary considerably. The proclamation of Bill C-52, as written, will introduce a new master definition which is extremely wide and is one which the Chamber of Shipping of British Columbia respectfully submits is seriously flawed in the context of the Alaskan cruise ship trade. If Bill C-52 becomes law in its present form, the all-encompassing Canadian coasting trade definition that it contains will provide the focus for an effective extension of Canadian domestic jurisdiction to voyages which are genuinely international and which were never intended to fall within the scope of Canadian legislation under Bill C-52 or any other Canadian statute.

We ask, therefore, that this committee perform its function of casting a sober second look at proposed legislation and that it recommend the appropriate amendments to the bill. This would eliminate many of the uncertainties that have been of great concern to the shipowners and would allow this cruise trade to continue to grow to the benefit of British Columbia and Canada.

**The Chairman:** Thank you. I now open the floor to questions.

**Senator MacDonald (Halifax):** I gather that the statement made last week by Miss Carney did not properly assuage your fears.

**Mr. Bland:** That is true. The government has given us several assurances that it is not its intention to wreck the cruise industry, and I accept that. I feel the government is trying to do what is right. Unfortunately, it is difficult to persuade foreign ship owners to indulge in an act of trust or an act of faith, if you wish, in the government of Canada. Taking trust to the bank is difficult when planning a ship that will not come into being for, perhaps, five years. Some certainty of what the act will be like in five years is what these people want.

**Senator MacDonald (Halifax):** Where are these vessels being built? What is the action now taking place in terms of the construction of vessels?

**Mr. Bland:** There are very few places in the world that can build the large passenger ships, and they include Finland, Germany and France. I believe Italy is still building some.

## [Traduction]

proposons à cet égard de supprimer les mots «ou en provenance et à destination d'un tel lieu». Si ce simple amendement est inacceptable, la Chamber of Shipping propose qu'outre cette suppression, on ajoute une description géographique. Elle serait heureuse de participer à toute discussion visant à élaborer un amendement convenable.

Les navires battant pavillon étranger qui font du cabotage au Canada sont tenus de respecter des règlements afférents à diverses lois administrées par des ministères différents, comme le ministère de l'Emploi et de l'Immigration du Canada, le ministère des Finances, le ministère du Revenu et le ministère des Transports. Les questions réglementées comprennent la préservation des emplois, les normes d'emploi, les droits de douane et l'impôt. Or, dans les lois et règlements canadiens pertinents, les définitions de «cabotage au Canada» et de «voyage international» varient considérablement. La proclamation du projet de loi C-52 dans sa forme actuelle introduira une nouvelle définition extrêmement vaste qui, selon la Chamber of Shipping of British Columbia, contient de graves défauts à l'égard des croisières à destination de l'Alaska. Si le projet de loi C-52 est proclamé dans sa forme actuelle, la définition globale du cabotage au Canada qu'il contient aura pour effet d'assujettir aux règlements sur le cabotage des voyages qui sont véritablement internationaux et qu'on n'a jamais prévu de faire relever de la loi canadienne en vertu du projet de loi C-52 ou de toute autre loi canadienne.

Nous demandons par conséquent que ce Comité s'acquitte de sa fonction et qu'il profite du recul pour recommander les modifications qui s'imposent au projet de loi. Cela éliminerait bon nombre des incertitudes qui préoccupent grandement les propriétaires de paquebots et permettrait au secteur des croisières de continuer de croître au profit de la Colombie-Britannique et du Canada.

**Le président:** Merci. Nous pouvons maintenant passer aux questions.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Si je comprends bien, la déclaration de M<sup>lle</sup> Carney la semaine dernière ne vous a pas tout à fait rassurés.

**M. Bland:** C'est exact. Le gouvernement nous a affirmé à plusieurs reprises qu'il n'avait pas l'intention de porter atteinte à l'industrie des croisières, et je le crois. Je pense que le gouvernement agit vraiment de bonne foi. Malheureusement, il est difficile de persuader les propriétaires étrangers de navires de se contenter de faire confiance au Gouvernement du Canada. Il est difficile d'aller négocier un emprunt sur un acte de foi pour financer un navire qui sera prêt peut-être dans cinq ans seulement. Ces gens-là ont besoin d'avoir des garanties sur l'état de la loi dans cinq ans.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Où ces paquebots sont-ils construits? Que se passe-t-il actuellement dans le domaine de la construction de navires?

**M. Bland:** Quelques rares chantiers dans le monde peuvent construire les grands paquebots de croisière. Ils sont situés notamment en Finlande, en Allemagne et en France. Je crois que l'Italie en construit encore quelques-uns.

[Text]

**Senator MacDonald (Halifax):** They are all built offshore, are they?

**Mr. Bland:** Yes, senator.

**Senator MacDonald (Halifax):** Perhaps you can help me to understand your amendments more clearly.

**Senator van Roggen:** Before proceeding with that, could you tell me which, in this pile of briefs, contain your amendments?

**Mr. Stevens:** They are to be found in the supplementary submission at pages 6 and 7 under the heading "The Solution".

**Senator MacDonald (Halifax):** How would you propose to protect future Canadian operations in the Alaskan or the pocket cruise trade?

**Mr. Jonathan Seymour, Consultant, Chamber of Shipping of B.C.:** The present situation, senator, is that the Canadian Shipping Act exempts the round voyage; a voyage from a certain place in Canada back to that place is not covered under the legislation. We perceive that there is value to the concept of obtaining Canadian access to the Alaskan trade and to the British Columbia trade. Certainly the British Columbia trade, as one within Canadian waters, justifies and merits the retention of preferential treatment for Canadian flagged vessels. Our major concern in this regard is that what we are looking at is international trade to Alaska that just happens to be based in a Canadian port.

We appreciate that it is difficult to come up with a definition that provides the exclusion of the international trade with which we have a major concern yet also provides for the inclusion of reservation for potential Canadian flagged vessels within Canadian waters, where, presumably, preference is a requirement and a policy objective of this bill. We would be quite happy to work with whomever in terms of trying to come up with a definition that would provide that sort of protection for a Canadian flagged vessel while recognizing that, at present, there are no Canadian flagged vessels in the trade, that we are dealing with an Alaskan trade that is international.

**Senator MacDonald (Halifax):** Surely regional definitions of "coasting" would be beneficial.

**Mr. Seymour:** We have toyed with alternatives to geographic exclusions and inclusions, and I know that the various departments associated with this bill and with the coasting trade definition have had great difficulty, over the last 20 years or so, in coming up with a definition that would provide the sort of protection we are looking for without going into a geographic exclusion or inclusion. Perhaps, in the end, we have to address it on that basis.

**Senator van Roggen:** Could you describe to the committee something of the flavour of the competition between Vancouver and Seattle with respect to shipping matters? I am thinking of problems we have encountered with union rules about stuffing and destuffing containers, where half of our container business went to Seattle and was trucked up to Vancouver.

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Ils sont donc tous construits à l'étranger, n'est-ce pas?

**M. Bland:** Oui, sénateur.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous pouvez peut-être me donner des éclaircissements sur les modifications que vous proposez?

**Le sénateur van Roggen:** Avant de continuer, pourriez-vous me dire lequel de ces mémoires contient vos amendements?

**M. Stevens:** Ils sont dans le mémoire complémentaire, aux pages 6 et 7, sous la rubrique «La solution».

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Comment proposez-vous de protéger les activités canadiennes futures dans le domaine des croisières à destination de l'Alaska ou des mini-croisières?

**M. Jonathan Seymour, expert-conseil, Chamber of Shipping of B.C.:** Actuellement, sénateur, les voyages aller-retour sont exemptés de l'application de la Loi sur la marine marchande du Canada: les voyages en provenance et à destination d'un même lieu au Canada sont exemptés. Nous comprenons qu'il est opportun de donner à des Canadiens la possibilité de se faire une place dans le commerce des croisières en Alaska et en Colombie-Britannique. Le commerce des croisières en Colombie-Britannique, du fait qu'il se passe dans les eaux canadiennes, justifie assurément que l'on continue d'accorder un traitement préférentiel aux navires battant pavillon canadien. Ce qui nous importe, c'est que nous parlons ici de voyages internationaux à destination de l'Alaska à l'aide de navires dont le port d'attache est canadien.

Nous nous rendons bien compte qu'il est difficile d'élaborer une définition qui exclurait le commerce international qui nous préoccupe au premier chef tout en laissant une porte ouverte pour des navires battant pavillon canadien et naviguant dans les eaux canadiennes, auxquels on cherche à accorder la préférence dans ce projet de loi. Nous sommes tout à fait disposés à collaborer avec qui que ce soit pour essayer d'aboutir à une définition comportant ce type de protection pour les navires battant pavillon canadien, mais il faut bien admettre qu'actuellement, aucun navire battant pavillon canadien n'a ce genre d'activités, et que nous avons affaire à des voyages internationaux à destination de l'Alaska.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Il serait sûrement utile d'adopter des définitions régionales du «cabotage».

**M. Seymour:** Nous avons envisagé des solutions de rechange à un système d'exclusions et d'inclusions géographiques, et je sais que les divers ministères concernés par ce projet de loi et par la définition du cabotage essayent depuis 20 ans à peu près de rédiger une définition qui comporterait le type de protection que nous cherchons sans avoir à prévoir des inclusions et des exclusions géographiques. Nous devons peut-être finalement nous résigner à procéder de la sorte.

**Le sénateur van Roggen:** Pourriez-vous donner une idée au Comité de la concurrence entre Vancouver et Seattle en matière de transport maritime? Je pense en particulier aux problèmes que nous avons eus au sujet des règles syndicales concernant l'empotage et le dépotage des conteneurs; la moitié de notre trafic de conteneurs allait à Seattle pour être ensuite



[Text]

Could you also comment on the way the port of Seattle is financed through a tax levy on all of its residents of the county in which Seattle is located? From there, could you lead on to the type of lobbying that you expect or that is already taking place between Alaska and the port of Seattle for an exemption under the legislation pertaining to passenger liners of the United States? I have in mind the exemption they already have with Puerto Rico and offshore cruising. Where is the threat in such legislation?

**Mr. Seymour:** As you know, senator, there is considerable competition between Seattle and Vancouver specifically and the lower mainland ports generally in a variety of trades that are basically Canadian. The more recent one that received a great deal of public attention, of course, was the diversion of container traffic that was bound to or from Canada, which had been proceeding through the port of Seattle. This diversion was a consequence of some freely negotiated inclusions within long shore agreements, and those inclusions proved somewhat difficult to remove. They have now been removed and the situation is that about 50 per cent of the total diversion of traffic has reverted to Vancouver, and there are expectations that that will probably improve in due course. Certainly, Seattle has a major responsive capability as a result of its local funding, its local control. They are able to put in place advantages which Vancouver has to match in some fashion. The financial results to Seattle in the container operation we know to be extremely poor. The preference obviously is for a balanced development as far as the Lower Mainland is concerned, which would permit containers originating in Canada to flow through Vancouver.

Moving back to the passenger shipping trade, the whole of the west coast ports, particularly in the United States, are very aware that the U.S. Passenger Shipping Act of 1886 has the effect of diverting traffic from American ports into Canadian ports. Basically, the development in Vancouver is a product of the U.S. Passenger Shipping Act, which does not permit one-way voyages between two U.S. ports for foreign-flagged vessels.

**Senator van Roggen:** The generic term would be the Jones Act; is that right?

**Mr. Seymour:** The Jones Act of 1920, which is the Merchant Shipping Act, in actual fact has some strictures which, combined with the U.S. Passenger Shipping Act—

**Senator van Roggen:** I am speaking from a layman's point of view. This is the passenger ship part of the Jones Act.

**Mr. Seymour:** That is correct. In the past two years we have seen San Francisco, for example, move from over 100,000 passengers moving through the port to under 50,000.

**Senator van Roggen:** I take it that that would not all be passengers out of San Francisco. Do you mean only passengers travelling to Alaska?

**Mr. Seymour:** Yes.

**Senator van Roggen:** That does not include passengers going to Hawaii?

[Traduction]

transporté par camion à Vancouver. Pourriez-vous également nous parler de la façon dont le port de Seattle est financé au moyen d'un impôt prélevé sur tous les résidents du comté dans lequel Seattle est située? Pourriez-vous ensuite nous donner une idée du lobbying que vous prévoyez ou qui existe déjà entre l'Alaska et le port de Seattle afin d'obtenir une exemption de l'application de la loi américaine concernant les paquebots? Je pense à l'exemption qui existe déjà au sujet de Porto Rico et des croisières à l'étranger. Quelle menace présente cette loi?

**M. Seymour:** Comme vous le savez, sénateur, la concurrence est vive entre Seattle et Vancouver en particulier, et les ports du lower mainland en général, en ce qui concerne divers commerces qui sont essentiellement canadiens. Le problème le plus récent dont on a beaucoup parlé est évidemment celui du détournement du trafic de conteneurs en provenance ou à destination du Canada qui passait par le port de Seattle. Cette situation résultait de certaines inclusions librement négociées dans les accords de débordage, et ces inclusions se sont révélées assez difficiles à supprimer. Elles sont maintenant supprimées et environ 50 p. 100 du trafic qui avait été détourné est revenu à Vancouver. On prévoit que, à terme, la situation va sans doute s'améliorer. Il est certain que Seattle a une grande capacité d'adaptation car ce port est financé et contrôlé localement. Ils peuvent offrir des avantages que Vancouver doit aussi pouvoir offrir. Nous savons que le transport par conteneurs ne procure à Seattle que très peu d'avantages financiers. Il est manifeste qu'on préfère un développement équilibré du lower mainland, ce qui permettrait aux conteneurs provenant du Canada de passer par Vancouver.

Pour revenir aux services voyageurs, dans tous les ports de la côte ouest, et plus particulièrement aux États-Unis, on sait parfaitement que la loi américaine de 1886 dite U.S. Passenger Shipping Act a pour effet de détourner une partie de la navigation des ports américains au profit des ports canadiens. Essentiellement, Vancouver doit l'essor de son secteur des croisières à la U.S. Passenger Shipping Act, qui interdit aux navires étrangers d'effectuer des allers simples entre deux ports américains.

**Le sénateur van Roggen:** C'est, je crois, ce qu'on appelle la loi Jones, n'est-ce pas?

**M. Seymour:** La loi Jones de 1920, qui est en fait la Merchant Shipping Act, a des dispositions qui, conjuguées à celles de la U.S. Passenger Shipping Act—

**Le sénateur van Roggen:** Je parle en tant que profane. C'est la partie de la Loi Jones qui traite des paquebots?

**M. Seymour:** Tout juste. À San Francisco, par exemple, au cours des deux dernières années, l'achalandage du port, qui dépassait les 100 000 passagers, est tombé en-deçà de 50 000.

**Le sénateur van Roggen:** Je suppose qu'il ne s'agit pas de tous les voyageurs en partant de San Francisco. Parlez-vous seulement de passagers qui se rendent en Alaska?

**M. Seymour:** Oui.

**Le sénateur van Roggen:** Ce chiffre n'inclut pas les passagers partant pour Hawaii?



[Text]

**Mr. Seymour:** No. Looking specifically at the Alaska market, as I say, we have seen a major reduction in passengers moving through the port of San Francisco, and that loss has been to Vancouver. Seattle has lost a large portion of its traffic to Vancouver, which is largely a result of restructuring in the Alaska trade. The position, so far as marketing is concerned, is that there are more vessels going on a one-way trip, with the tourists getting off in Alaska and then proceeding via a variety of alternative routes, and probably flown or bussed back to the United States or Vancouver.

The Seattle interests have amalgamated into a fairly cohesive alliance in terms of funding and of pressure groups to get an exemption for the Alaska trade from the U.S. Passenger Shipping Act. A bill was presented to the House of Representatives by the State of Alaska at the end of last year which appears to have engendered some interest. There is a Puget Sound Alliance consisting of hotels and carriers, and a variety of other large interests within Seattle, which have put together a war chest of some \$1 million as an initial effort to get the lobby cohesively working for an exemption. Seattle would then be in a position to reattract the Vancouver embarkations.

At the recent Ports Canada convention, we listened to the president of the Port of Seattle, who stated that he had been following Bill C-52 with considerable interest, and that if we cared to shoot ourselves in the foot, Seattle would be very happy to pick up on our cruise traffic to Alaska.

**Senator van Roggen:** I will not ask that this be placed on the record, but I would bring to the attention of the committee and the witnesses an ad that I saw in this morning's *Globe and Mail*, which is a national Canadian newspaper. This ad is aimed at Canadians, not Americans, in spite of the fact that approximately 94 per cent of passengers on ships are Americans. I think it is important for members of the committee to understand that this is not a local business that is being conducted here. It is on a stand-alone basis with the Caribbean and the Mediterranean. The ad says:

#### RUSH TO ALASKA

Alaska has joined the Caribbean and the Mediterranean as one of the world's top cruising regions. And Canadians, who usually prefer to broil on beaches while on vacation, are increasingly opting to cruise gently northward.

The rush is such that Princess Cruises has four ships plying the northwest coast this summer, and a record 58 cruises. What's more, three of these are travelling well beyond the customary Inside Passage destinations of Skagway and Glacier Bay to the Gulf of Alaska.

[Traduction]

**M. Seymour:** Non. En ce qui concerne précisément le marché de l'Alaska, comme je l'ai dit, nous avons constaté une baisse importante du nombre de passagers transitant par le port de San Francisco, baisse qui a joué en faveur de Vancouver. Seattle a perdu une forte proportion de son achalandage au profit de Vancouver, conséquence surtout de la restructuration des croisières vers l'Alaska. Sur le plan de la commercialisation, on estime que davantage de navires effectuent des allers simples, les touristes descendant en Alaska, optant alors pour divers autres parcours et revenant sans doute aux États-Unis ou à Vancouver par avion ou par autobus.

Les groupes d'intérêt de Seattle se sont réunis pour former une alliance assez compacte qui veille au financement et qui constitue un puissant lobby visant à obtenir une exemption de l'application de la U.S. Passenger Shipping Act pour la navigation vers l'Alaska. À la fin de l'année dernière, l'État de l'Alaska a présenté à la Chambre des représentants un projet de loi qui semble avoir suscité un certain intérêt. Il existe un groupe appelé l'Alliance du Puget Sound, formé d'hôteliers, de transporteurs et de titulaires d'autres importants intérêts à Seattle. Cette alliance a constitué un fonds de défense de un million de dollars dans un premier effort pour permettre au groupe de pression de coordonner son action en vue d'obtenir une exemption. Seattle serait alors en mesure d'attirer à nouveau les passagers qui embarquent actuellement à Vancouver.

À la récente réunion de Ports Canada, nous avons entendu le président du Port de Seattle déclarer avoir suivi avec beaucoup d'intérêt l'étude du projet de loi C-52, et que si nous étions disposés à causer notre propre perte, à Seattle, on serait enchanté de s'approprier nos croisières en Alaska.

**Le sénateur van Roggen:** Sans vouloir la faire inscrire au compte-rendu, j'aimerais porter à l'attention du Comité et des témoins une annonce publicitaire que j'ai lue dans le numéro de ce matin du *Globe and Mail*, journal canadien d'envergure nationale. Cette annonce s'adresse aux Canadiens et non pas aux Américains, bien qu'environ 94 p. 100 des passagers à bord des navires soient américains. Il importe que les membres du Comité sachent bien qu'il n'est pas question ici d'une entreprise d'envergure locale. Les croisières qu'on offre se comparent à celles qu'on peut faire dans les Antilles et en Méditerranée. Voici cette annonce:

#### RUÉE VERS L'ALASKA

L'Alaska s'est hissé au rang des Antilles et de la Méditerranée et compte maintenant parmi les principales destinations de croisière au monde. Et les Canadiens, qui ont préféré jusque là passer leurs vacances à se faire griller sur les plages, sont de plus en plus nombreux à prendre allègrement la direction du nord.

L'engouement est tel que, cet été, *Princess Cruises* met à la disposition de sa clientèle quatre navires qui lui permettront de découvrir la côte du nord-ouest, et lui offre un nombre record de 58 croisières. Plus encore, trois de ces navires se rendent bien au-delà de Skagway et de Glacier Bay, destinations habituelles dans le passage intérieur, et vont jusque dans le golfe de l'Alaska.

[Text]

There is not one mention of the B.C. coast or Vancouver in the whole ad. It is strictly referring to Alaska.

What is your understanding of why the government would have gone to such lengths in this bill to bring these cruise ships, cruising from a port in Canada to Alaska, under the Canadian definition of "inter-coastal trade?"

**Mr. Bland:** Senator, we understand that the problem arose with passenger ships trading on the St. Lawrence, and also some small passenger ships having problems on the Great Lakes. I am not aware that there has been any request or pressure from any part of Canadian business for action to be taken against the Alaska cruise trade. We have support from the hotel industry, from the unions, from almost everyone in British Columbia and some people in Alberta and the Yukon. They are getting money out of this trade, and they do not want to see it hurt in any way.

**Senator van Roggen:** This would not be the first time that B.C. got nailed inadvertently by something happening in Eastern Canada.

**Senator MacDonald (Halifax):** Come on.

**Mr. Bland:** I did not say that.

**Senator MacDonald (Halifax):** You talk about the construction of ships, but not in Canada. You talk about there being no Canadian technology and no Canadian employment. What amount of ships' stores are bought in British Columbia? Let me put it another way. Certainly there are far less ships' stores purchased in Canada than in the United States.

**Mr. Bland:** Stores are bought on a competitive basis. To the extent that we can source supplies in British Columbia, that is the place of choice to get them. It is much easier to get them locally, assuming that costs are the same.

Unfortunately there are certain items that can be bought only in the United States at a competitive price. Chicken is one of those items. Chicken from Washington State is half the price of chicken from British Columbia. I do not know why, but that is a fact of life. The economies of scale, when you are dealing with thousands and thousands of passengers, require that portion control be made a part of daily menus. In many cases there are not enough supplies in British Columbia or the technology to supply. For example, there is a need for 1200 six-ounce strip sirloins already cut and trimmed. That is not the type of packaging that British Columbia goes in for. So most of that comes from the midwest.

We certainly give every opportunity to British Columbia suppliers to sell to the ships. In fact, all dairy products and most pork products used on our ships are sourced in Canada.

Mr. Seymour may wish to comment on the overall impact.

[Traduction]

Il n'est nullement question de la côte de Colombie-Britannique ni de Vancouver dans cette annonce. Il y est strictement question de l'Alaska.

Pourquoi croyez-vous que le gouvernement se soit donné tant de mal dans ce projet de loi pour que ces navires de croisière, qui vont d'un port du Canada à l'Alaska, entrent dans la définition canadienne de «catalogue international»?

**M. Bland:** Sénateur, nous comprenons qu'un problème se pose dans le cas des navires qui transportent des passagers sur le Saint-Laurent et aussi pour de petits navires de passagers qui ont des difficultés dans les Grands lacs. Cependant, à ce que je sache, personne du monde des affaires canadien n'a demandé qu'on prenne des mesures brimant le secteur des croisières en Alaska. Nous avons l'appui du secteur hôtelier, des syndicats, de presque tout le monde en Colombie-Britannique et de certains intéressés d'Alberta et du Yukon. Ce commerce rapporte, et ils ne veulent pas qu'on s'y attaque de quelque manière que ce soit.

**Le sénateur van Roggen:** Ce ne serait pas la première fois que la Colombie-Britannique serait malencontreusement touchée par quelque chose qui se passe dans l'Est du Canada.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Allons donc!

**M. Bland:** Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous avez parlé de construction de navires, mais pas au Canada. Vous avez dit qu'il n'existe pas à cet égard de technologie canadienne ni d'emploi pour le Canada. Quelles denrées les exploitants de navires achètent-ils en Colombie-Britannique? Il va sans dire qu'on achète beaucoup moins de denrées au Canada qu'aux États-Unis.

**M. Bland:** Les denrées destinées aux navires sont achetées selon les règles de la concurrence. Dans la mesure où nous pouvons nous approvisionner en Colombie-Britannique, c'est encore l'endroit idéal où le faire. Il est beaucoup plus facile de s'approvisionner localement, le coût étant égal par ailleurs.

Malheureusement, on ne peut se procurer certaines denrées à bon prix qu'aux États-Unis. Le poulet, par exemple. Le poulet de l'État de Washington se vend la moitié du prix de celui de la Colombie-Britannique. Je ne sais pas pourquoi, mais c'est ainsi. En raison des économies d'échelle, quand on doit nourrir des milliers de passagers, il faut bien surveiller la composition de ses menus quotidiens. Cela dit, il arrive souvent que les approvisionnements de Colombie-Britannique ne soient pas suffisants ou qu'on n'y utilise pas la technique voulue. Par exemple, il nous faut 1 200 surlonges de six onces préoccupées et parées. Or, en Colombie-Britannique, on ne fait pas ce genre de conditionnement. C'est pourquoi on s'approvisionne la plupart du temps dans le Midwest.

Nous donnons certainement aux fournisseurs de Colombie-Britannique toutes les chances de faire affaire avec les exploitants des navires. En fait, tous les produits laitiers et la majorité de la viande de porc consommés à bord de nos navires proviennent du Canada.

M. Seymour veut peut-être ajouter quelque chose sur l'ensemble des retombées.



[Text]

**Mr. Seymour:** The total economic impact to Canada from this trade has been estimated at approximately \$119 million. In terms of jobs, obviously there is a limited Canadian representation on these vessels. Some of the jobs are definitely open to Canadians. In terms of jobs which are related to marine, waterfront, ship channelling, et cetera, we estimate that there are between 1,300 and 1,700 total fulltime jobs associated with this traffic. When you take into account that the trade is over a four month period, that translates to approximately 2,800 job opportunities. There is a very large seasonal element, and there are a lot of students employed on a part-time basis in this trade during the season.

In terms of direct, indirect and imputed jobs—the wonderful ball of wax which economists come up with—we reckon that there are approximately 2,700 full-time jobs created from the traffic. A recent study conducted on behalf of the federal Ministry of Tourism indicated that the direct current economic benefit was approximately \$75 million from the traffic, of which approximately 55 per cent was in maritime-related services and the balance was in terms of passenger-related services such as expenditure by passengers on hotel rooms associated with tours after or before the cruise to Alaska.

In terms of provisioning the total benefits to British Columbia, it is estimated to be approximately \$9 million in terms of purchases for provisions, and something in the region of \$15 million for fuel oil, which is purchased locally in British Columbia. There is also a considerable input in terms of pilotage, longshore labour, airports, et cetera.

**Senator MacDonald (Halifax):** I imagine the hotels would be a large beneficiary of this trade. I suppose that shopping is done on the ship and there is not much done on Burrard Street.

**Mr. Seymour:** In actual fact, Gastown receives a tremendous amount of benefit from this trade. If you walk down there while the ships are in port, you will see signs that say, "Cruise ship passengers welcome." You will see a great number of cruise ship passengers in the shops. It is estimated that between \$30 and \$100 is the average "drop" in British Columbia by a passenger coming in on a cruise vessel who is transitting. When someone is staying in a hotel for perhaps two or three days, then it becomes substantially larger.

We are also finding that a lot of people who are introduced to Vancouver this way are coming back the next year as a direct destination and not involved with an Alaska cruise.

**Senator van Roggen:** We saw that happen from Expo '86. People who saw Vancouver for the first time said to their friends in the midwest, "Go and see Vancouver. It is a lovely city."

**Senator MacDonald (Halifax):** I do not know how relevant my questions are. I am asking them more out of curiosity than anything else.

**Senator van Roggen:** Mr. Chairman, I would like to continue my questions. I am sorry to take up so much time in the committee, but this is very vital to westerners.

[Traduction]

**M. Seymour:** On évalue à 119 millions de dollars environ les retombées économiques de cette activité commerciale pour le Canada. Quant aux emplois, il est bien certain que ces navires ne comptent que peu d'employés canadiens. Néanmoins, certains emplois sont bel et bien accessibles aux Canadiens. Pour ce qui est des emplois ayant trait à la navigation, aux quais, à l'aménagement des chenaux, etc., nous estimons que ce secteur d'activité fournit de 1 300 à 1 700 emplois à temps plein. Si l'on tient compte du fait que la saison dure quatre mois, on arrive à un total d'environ 2 800 emplois disponibles. C'est une activité saisonnière très importante, et un grand nombre d'étudiants y trouvent des emplois à temps partiel.

Pour ce qui est des emplois directs, indirects et implicites—cette merveille qu'ont pondue les économistes—nous estimons que ce secteur d'activité a permis de créer environ 2 700 emplois à temps plein. Selon une récente étude commandée par le ministère fédéral du Tourisme, ce type de navigation a des retombées économiques directes d'environ 75 millions de dollars, dont 55 p. 100 environ proviennent des services ayant trait à la navigation et le reste des services afférents aux passagers, comme les dépenses que les voyageurs de passage engagent au titre de leur hébergement dans des hôtels, avant leur croisière en Alaska ou au retour de celle-ci.

Quant au total des avantages pour la Colombie-Britannique, on évalue à quelque 9 millions de dollars les achats de provisions et à environ 15 millions de dollars les achats de mazout, qui est acheté sur place, en Colombie-Britannique. L'apport est en outre considérable en ce qui concerne le pilotage, les opérations de débardage, les aéroports et le reste.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je suppose que les hôtels en bénéficient largement. Je suppose aussi qu'on peut magasiner à bord des navires et qu'on ne dépense pas beaucoup sur Burrard Street.

**M. Seymour:** En réalité, Gastown bénéficie énormément de ce secteur. Si vous allez musarder du côté du port, quand les navires sont à quai, vous verrez des panneaux souhaitant la bienvenue aux passagers des navires de croisière. Vous verrez qu'ils fréquentent en grand nombre les magasins. On estime qu'un croisiériste transitant par la Colombie-Britannique y dépense en moyenne de 30 \$ à 100 \$. S'il réside à l'hôtel pendant deux ou trois jours, ses dépenses augmentent alors considérablement.

Nous constatons aussi que beaucoup de gens qui voient Vancouver pour la première fois de cette façon y reviennent l'année d'après pour elle-même et non pas au hasard d'une croisière en Alaska.

**Le sénateur van Roggen:** C'est aussi ce qui s'est produit dans le cas d'Expo 86. Des gens du Midwest qui étaient venus à Vancouver pour la première fois ont, à leur retour incité leurs amis à aller visiter Vancouver, qu'ils ont trouvée charmante.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous jugerez vous-même de l'à-propos de mes questions. Je les pose surtout par curiosité.

**Le sénateur van Roggen:** Monsieur le président, j'ai d'autres questions à poser. Je suis navré de prendre tellement de votre temps, mais c'est une question vitale pour les gens de l'ouest.



[Text]

**The Chairman:** Go ahead.

**Senator van Roggen:** When this act was passed in the House of Commons, the result would have meant substantial taxes being levied against these ships. As a result of complaints, a statement was made by Mr. Gerry St. Germain, Minister of State (Transport), who said that the industry would be exempt from taxes and duties for 1988. Obviously, that would not do very much for someone planning cruises in the following year with a \$100 million ship. Therefore, Minister Carney has since come along and said that those taxes and duties will not be levied at all, as I understand it. It has been stated that those duties and taxes will not apply. I will come back later to what it is like having that sort of a promise, with the legislation still hanging over your head.

Prior to the two ministers giving those undertakings, what was the economic impact of the taxes that could be levied under this act and under this new definition of "intercoastal shipping?"

**Mr. Bland:** The larger passenger ships are valued at approximately \$160 million U.S.—let us say \$200 million Canadian. We would have to pay tax on 25 per cent of the value.

**Senator van Roggen:** That is \$50 million?

**Mr. Bland:** Yes.

**Senator van Roggen:** What rate of tax on \$50 million?

**Mr. Bland:** The rate would be 1/120th per month, which amounts to approximately \$480,000 per month.

**Senator van Roggen:** For a four-month season, that would amount to approximately \$2 million?

**Mr. Bland:** Yes, sir.

**Senator van Roggen:** That would be approximately \$2 million per ship?

**Mr. Bland:** Yes.

**Senator van Roggen:** Do I understand that there were other taxes levied?

**Mr. Bland:** The other taxes involved, and they have not yet been—

**Senator van Roggen:** Which are still hanging?

**Mr. Bland:** Yes, they are still hanging. These are taxes on consumables, principally fuel oil, lubricating oil, alcohol and tobacco. As we are not sure how the government intends to apply these taxes, we have made a rough estimate of something in the range of \$12,000 per ship per day for large ships.

**Senator van Roggen:** Let us put that into a four-month season. Is that every day for four months?

**Mr. Bland:** No; it will be three-sevenths of the four months if they applied only in Canadian waters.

**Senator van Roggen:** I see; yes.

**Mr. Seymour:** We are not sure at the moment whether it would be applied just in Canadian waters or throughout the whole trip. After all, if a vessel is Canadian coasting while it is

[Traduction]

**Le président:** Poursuivez.

**Le sénateur van Roggen:** Quand la Chambre des communes a adopté cette loi, on était censé imposer de lourdes taxes à ces navires. Après qu'on eut déposé des plaintes à ce sujet, M. Gerry St. Germain, ministre d'état aux Transports, a déclaré que ce secteur d'activité serait exempté pour l'année 1988. Évidemment, cette mesure ne contribuerait pas vraiment à faciliter la planification de croisières, l'année suivante, à bord d'un navire de 100 millions de dollars. J'ai cru comprendre que la ministre, l'honorable Pat Carney, a déclaré depuis qu'on ne percevrait tout simplement pas ces taxes. Elle aurait déclaré que ces taxes ne seraient pas perçues. Je reviendrai tout à l'heure sur ce genre de promesse, quand une loi est toujours suspendue au-dessus de votre tête.

Avant que les deux ministres prennent ces engagements, quelle était, l'incidence des taxes qu'on aurait pu percevoir en vertu de cette loi et aux termes de cette nouvelle définition de «cabotage international»?

**M. Bland:** Les gros navires de croisière valent environ 160 millions de dollars US—soit 200 millions de dollars canadiens. Nous devrions payer des taxes sur 25 p. 100 de leur valeur.

**Le sénateur van Roggen:** Soit sur 50 millions de dollars?

**M. Bland:** C'est cela.

**Le sénateur van Roggen:** À quel taux?

**M. Bland:** Ce taux s'établirait à 1/120 par mois, ce qui représente environ 480 000 \$ par mois.

**Le sénateur van Roggen:** Pour une saison de quatre mois, cela équivaldrait environ à 2 millions de dollars?

**M. Bland:** Oui, monsieur.

**Le sénateur van Roggen:** Soit environ 2 millions de dollars par navire?

**M. Bland:** Oui.

**Le sénateur van Roggen:** Dois-je comprendre qu'on percevait d'autres taxes?

**M. Bland:** Les autres taxes dont il était question, et elles n'ont pas encore été—

**Le sénateur van Roggen:** Elles existent toujours?

**M. Bland:** Oui, elles existent toujours. On paie des taxes sur les biens de consommation, et principalement sur le mazout, l'huile lubrifiante, l'alcool et le tabac. Comme nous ne savons pas vraiment de quelle façon le gouvernement percevra ces taxes, nous avons fait une évaluation sommaire qui s'établit aux environs de 12 000 \$ par jour dans le cas des gros navires.

**Le sénateur van Roggen:** Supposons que la saison dure quatre mois. Ce chiffre s'appliquerait à chaque jour de ces quatre mois?

**M. Bland:** Non, pendant les trois septièmes des quatre mois, si cette règle ne s'applique que dans les eaux canadiennes.

**Le sénateur van Roggen:** Je vois.

**M. Seymour:** Nous ne savons pas encore si cette règle ne viserait que la partie de la croisière où le navire se trouve dans les eaux canadiennes ou toute la durée de la croisière. Après tout, si un navire est considéré comme se trouvant en eaux

[Text]

in Alaska, which it appears to be by this definition, then presumably it would be a straight four or twelve months.

**Senator van Roggen:** Another couple of hundred thousand dollars.

**Mr. Seymour:** It is substantial, certainly.

**Mr. Bland:** The figure of \$150,000 to \$200,000 would not be out of line.

**Mr. Seymour:** It could be as much as \$2 million per season for one ship; but that is difficult to put a figure on.

**Senator van Roggen:** I just wanted to get some ballpark figures.

Who in British Columbia is being hurt so that they need this rather draconian legislation drafted to capture this whole Alaska cruise line industry by definition?

**Mr. Bland:** It beats me; I cannot find anyone being hurt. I only have people saying that they are getting benefits out of this industry in British Columbia and I think that in Alberta and the Yukon you would find the same story.

One of the lines owns four hotels in the Yukon and is the principal employer. If they have to change their routing and their passengers do not come back through the Yukon, those hotels will probably be shut down.

**Senator van Roggen:** I lived in Whitehorse for eight years of my life many years ago when this industry was in its infancy, so I know exactly of what you speak.

So cruise ships on the B.C. coast are not being hurt by this competition?

**Mr. Bland:** No, sir.

**Senator van Roggen:** What are the chances of starting to build these cruise ships in Canada to service this trade or go in competition with the international cruise ship business?

**Mr. Stevens:** The technology is not existent in Canada to build a major cruise ship. They are sophisticated vessels; only half a dozen yards in the whole world can build them. However, those yards are overbooked right now, and you have to stand in line to buy a new ship. That is why it takes three to five years from design to completion. Chances of us getting a Canadian-built ship in this trade are zilch.

**Senator van Roggen:** I do not know if it is on the record, but I see among the material a letter from Mr. Garcia, President of the International Longshoremen's & Warehousemen's Union. Is that on the record? You have given testimony to the effect that the union supports the industry's submissions relative to this.

**Mr. Bland:** Yes.

**Senator van Roggen:** That is a rare show of unanimity between employers and unions. In this particular instance I have the letter in front of me—and I will not read it all—but you use the word “grave apprehension.” At the top of page 2 Mr. Garcia states:

[Traduction]

canadiennes quand il est en Alaska, ce que semble signifier cette définition, la période serait alors de quatre et même de douze mois.

**Le sénateur van Roggen:** Et voilà quelques autres centaines de milliers de dollars.

**M. Seymour:** C'est une somme appréciable, c'est certain.

**M. Bland:** Il n'est pas impossible qu'elle atteigne les 150 000 \$ et même les 200 000 \$.

**M. Seymour:** Cela pourrait coûter jusqu'à 2 millions de dollars par saison par navire, mais il est difficile de faire le calcul.

**Le sénateur van Roggen:** Je voulais simplement avoir des évaluations approximatives.

Qui, en Colombie-Britannique, est à ce point touché qu'il faille inclure dans ce projet de loi une définition aussi draconienne qui inclut tout le secteur des croisières en Alaska?

**M. Bland:** C'est renversant, je ne trouve absolument personne qui soit touché. Je ne vois que des gens qui affirment bénéficier de ce secteur d'activité en Colombie-Britannique, et je pense qu'en Alberta et au Yukon il en serait de même.

Une des compagnies maritimes possède quatre hôtels au Yukon et y est le principal employeur. Si l'on doit modifier son parcours et que les croisiéristes ne reviennent pas par le Yukon, ses hôtels seront probablement fermés.

**Le sénateur van Roggen:** J'ai vécu à Whitehorse pendant huit ans, il y a longtemps, quand ce secteur d'activité en était à ses débuts. Je sais donc exactement ce qu'il en est.

Les navires de croisière de la côte de Colombie-Britannique ne sont donc pas touchés par cette concurrence?

**M. Bland:** Non, monsieur.

**Le sénateur van Roggen:** Quelle possibilité existe-t-il de commencer à construire au Canada des navires de croisière destinés à ce secteur d'activité ou de concurrencer les entreprises internationales de croisière?

**M. Stevens:** Le Canada n'a pas la technologie voulue pour construire de gros navires de croisière. Ce sont des navires perfectionnés; il n'existe dans le monde entier qu'une demi-douzaine de chantiers navals en mesure d'en construire. De plus, ces chantiers sont débordés pour l'instant, et il faut faire la queue pour pouvoir acheter un navire neuf. Il faut compter de trois à cinq ans de l'étape de la conception à l'achèvement des travaux de construction. Les possibilités de faire construire un navire de ce type au Canada sont nulles.

**Le sénateur van Roggen:** Je ne sais pas si elle figure au dossier, mais je constate que parmi les documents qu'on nous a fournis, il y a une lettre de M. Garcia, président du International Longshoremen's & Warehousemen's Union. Cette lettre a-t-elle été versée au dossier? Vous avez dit que le syndicat appuie la position des entreprises dans cette affaire.

**M. Bland:** C'est vrai.

**Le sénateur van Roggen:** Voilà une rare manifestation d'unanimité entre patronat et syndicat. Dans le cas qui nous occupe, j'ai la lettre devant moi—je ne la lirai pas—mais vous employez l'expression «grave inquiétude». En haut de la page 2, M. Garcia écrit:



## [Text]

As you are no doubt aware, the Port of Seattle is a mere 130 miles away from Vancouver. Seattle is a fierce competitor for Canadian cargo and lately evinced great interest in the cruise industry. As the majority of passengers enjoying the Alaska cruise business, it is our considered opinion that any change, however slight in appearance, could destroy the delicate balance that exists between these two ports to the detriment of Vancouver.

So no Canadians are being hurt; by the minister's own admission, he will not apply the taxes to these particular ships. However, the drafters, for some reason, seem to have been at great pains to twist the definition of "intercoastal trade" so as to capture these very ships.

Can you give me the genesis of that? It is fine for the minister to say, "These taxes do not apply," but whoever drafted this must have meant that those taxes would apply. Would that be your understanding?

**Mr. Seymour:** Perhaps the best thing to do is to quote directly from a transportation background paper dated September 1982, which contains the new coasting trade policy that sets forth the alternatives that were available to the government, as a consequence of which Bill C-52 came into existence. I will quote briefly from a couple of paragraphs on pages 18 and 19. The first one states:

Passenger cruising activities have not in the past been regarded as coasting trade. Cruise ships return passengers to the point of departure so that their activities do not constitute transportation from one place in Canada to another. They are not therefore encompassed by the Canada Shipping Act.

Which continues to be the general opinion.

After talking about somehow including these vessels within the coasting trade definition it goes on to say:

To ensure that no extra costs are imposed on the operators of deep-water cruising ships, foreign-built ships having permanent overnight accommodation for more than 100 passengers should be exempted from temporary entry customs duty. To protect the small boat operator from U.S. competition in Canada, foreign-built ships not having this passenger carrying capability would be subject to duty.

Inclusion of these vessels has more to do with universality than protection of any specific interest.

**Senator van Roggen:** Certainly any small charters on the B.C. coast—I can think of ones with ten or fifteen berths, that type of thing—would be fully protected with the 100-berth limit that was first proposed.

**Mr. Seymour:** Certainly.

**Senator van Roggen:** What was the rationale of increasing it to 250 berths?

## [Traduction]

Comme vous le savez sans doute, le port de Seattle n'est qu'à 130 milles de Vancouver. Or, Seattle livre une concurrence acharnée pour attirer les transporteurs canadiens et a récemment manifesté beaucoup d'intérêt à l'égard du secteur des croisières. Comme la majorité des croisiéristes qui se rendent en Alaska, nous savons pertinemment que tout changement, si minime soit-il, pourrait rompre le délicat équilibre qui existe entre ces deux ports, et ce au détriment de Vancouver.

Donc, les entreprises canadiennes ne sont pas lésées; de l'aveu même du Ministre, il n'imposera pas ces taxes aux navires de croisière. Cependant, les rédacteurs de la loi, pour une raison quelconque, semblent s'être donné beaucoup de mal pour formuler la définition de cabotage international de manière à y inclure précisément ces navires.

Pouvez-vous me révéler le fin mot de cette histoire? Je veux bien que les ministres affirment que ces taxes ne seront pas imposées, mais l'intention des rédacteurs, qui qu'ils soient, devait bien être de faire percevoir ces taxes. Qu'en pensez-vous?

**M. Seymour:** La meilleure réponse que je peux vous donner se trouve sans doute dans un document d'étude sur le transport, en date de septembre 1982, qui expose la nouvelle politique de cabotage et les solutions de rechange qui s'offraient au gouvernement, d'où découle le projet de loi C-52. Je vous en cite brièvement quelques paragraphes des pages 18 et 19.

Jusqu'à maintenant, les croisières n'étaient pas considérées comme du cabotage. Les navires de croisière ramènent les passagers au point de départ, de sorte que leurs activités ne consistent pas à transporter des voyageurs d'un endroit à un autre au Canada. Elles ne sont donc pas visées par la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Ce qui est encore généralement admis.

Il est ensuite question de la façon d'inclure ces navires dans la définition de cabotage, puis on ajoute:

Pour s'assurer qu'on n'impose pas de frais supplémentaires aux exploitants de navires de croisière naviguant en haute mer, il faudrait exempter des droits de douane pour entrée temporaire les navires de construction étrangère qui offrent un logement pour la nuit à plus de cent passagers. Pour protéger le petit exploitant contre la concurrence américaine au Canada, les navires de construction étrangère d'une capacité inférieure seraient assujettis au versement de droits.

L'inclusion de ces navires relève du principe de l'universalité plus qu'elle ne vise la protection d'intérêts donnés.

**Le sénateur van Roggen:** Il est certain que tous les petits affrêteurs de la côte de Colombie-Britannique—je pense en particulier à ceux qui peuvent loger dix à quinze passagers—seraient parfaitement protégés par la limite initiale de cent passagers.

**M. Seymour:** Certainement.

**Le sénateur van Roggen:** Pour quelle raison a-t-on porté cette limite à 250 passagers?



[Text]

**Mr. Seymour:** As a consequence of representations made in respect of a tour boat operator in the Great Lakes and the St. Lawrence, who had a conceptional design for a vessel of 166 passenger berths, it was felt that it would be a good idea to move the limit up to 250.

**Senator van Roggen:** Would it not be possible to have a definition of "inland waterways" to help all these problems in the Great Lakes from which we are now suffering in this legislation, as opposed to trying to make it intercoastal?

**Mr. Seymour:** It is a good suggestion, and one that we have discussed with a variety of people. We would like to see that as a potential solution.

**Senator van Roggen:** It would seem fairly simple to me that if all the problems—which we are in danger of suffering on the west coast from this legislation—stem from some related problem on the Great Lakes or the St. Lawrence, a definition could be given of inland waterways, or something of that sort, to cover it so that this industry is not frightened into seeking alternative solutions which would be damaging to us on the west coast.

**Senator MacDonald (Halifax):** Are you suggesting that a geographical exclusion be made for ships carrying out a round-trip voyage from a Canadian port which is not within an inland waterway?

**Senator van Roggen:** The witnesses keep stating—I asked questions about this, and it is about the third time that I have had an answer—that the genesis of this thing was a problem that existed on the Great Lakes or the St. Lawrence, where someone wanted to build a boat down there. It occurred to me that those are inland not intercoastal waters. Perhaps there is a problem on the east coast also; I do not know.

**Senator MacDonald (Halifax):** Yes, exactly. Canadian operators operating out of Vancouver or Halifax would not deserve a protection.

**Senator van Roggen:** You could say 100-berth vessels on the intercoastal trade or 250-berth vessels on the inland waterways or the Great Lakes. That would be one way of getting around the number of berths, if that is the main reason. I am just exploring ideas about that.

This definition of "coasting trade" is something that I find extraordinary. The definition states:

"Coasting trade" means the carriage of goods or passengers by ship, or by ship—

And this is the key point, Senator MacDonald—

—and another mode of transport—

For the sake of argument, It could be airplanes—

—from one place in Canada or above the continental shelf of Canada to any other place, or to the same place in Canada... either directly or by way of a place outside Canada—

That is carefully worded to include a ship leaving Vancouver, sailing one-third of its distance in Canadian waters and

[Traduction]

**M. Seymour:** Comme suite à des interventions faites relativement à un exploitant de navires de croisière sur les Grands lacs et le Saint-Laurent et qui prévoyait construire un navire pouvant accueillir 166 passagers, on a jugé bon de hausser la limite à 250 passagers.

**Le sénateur van Roggen:** Ne serait-il pas possible d'avoir une définition de «voies navigables intérieures» pour régler tous les problèmes qui se posent dans les Grands Lacs en rapport avec ce projet de loi, au lieu d'essayer d'avoir une définition englobant le cabotage international?

**M. Seymour:** C'est une bonne suggestion dont nous avons d'ailleurs parlé avec diverses personnes. Nous aimerions que l'on envisage cette solution.

**Le sénateur van Roggen:** Si tous les problèmes qui risquent de s'abattre sur la côte ouest en raison de ce projet de loi découlent d'un problème qui se pose dans les Grands Lacs ou le Saint-Laurent, il me semble qu'il serait assez simple de donner une définition de «voies navigables intérieures» ou quelque chose du genre pour que cette industrie ne soit pas poussée, à cause de l'incertitude, à rechercher d'autres solutions qui nuiraient aux exploitants de la côte ouest.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Proposez-vous une exclusion géographique pour les paquebots effectuant un voyage aller-retour à partir d'un port canadien qui ne se trouve pas sur une voie navigable intérieure?

**Le sénateur van Roggen:** Les témoins ne cessent de dire—j'ai posé des questions à ce sujet et c'est, je crois, la troisième fois que l'on me répond—que tout cela provient d'un problème qui se pose dans la région des Grands Lacs ou du Saint-Laurent où quelqu'un veut construire un bateau. Or, je constate qu'il s'agit d'eaux intérieures et non pas d'eaux côtières. Peut-être que le problème se pose aussi sur la côte est, je n'en sais rien.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Oui, exactement. Les exploitants canadiens dont le port d'attache est Vancouver ou Halifax, ne mériteraient pas d'être protégés.

**Le sénateur van Roggen:** On peut proposer des bateaux de 100 couchettes dans les eaux côtières et de 250 couchettes dans les voies navigables intérieures ou les Grands Lacs. Ce serait une façon de contourner le problème du nombre de places, si c'est cela qui fait problème. J'essaye simplement d'examiner diverses possibilités à ce sujet.

Je trouve que la définition de «cabotage» est extraordinaire. Voici:

«Cabotage» désigne le transport par navire, ou par navire...

Et, Sénateur MacDonald, voici le point essentiel:

... et par un autre moyen de transport...

Supposons, à titre d'exemple, que c'est l'avion.

... de passagers ou de marchandises entre 2 lieux situés au Canada ou au-dessus du plateau continental, ou en provenance et à destination d'un tel lieu, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada—

Cela engloberait un navire en partance de Vancouver et à destination d'Anchorage (Alaska) qui se déplace en eaux cana-

[Text]

going to Anchorage, Alaska, two-thirds in international or American waters. The passengers get off there and sightsee in Alaska and then have a package tour—because they are doing these things one way more and more during seven days instead of fifteen. They are then put on a plane and flown back to Vancouver—or perhaps they go to Whitehorse and then to Vancouver—to rejoining their mode of transport to return to Chicago, or wherever they came from. It is my understanding that that scenario would fit this definition of “coasting trade”.

**Mr. Bland:** Yes, sir.

**Senator van Roggen:** Is that your understanding also?

**Mr. Bland:** Yes, sir. If they fly directly back to a United States airport they do not come within the definition. So it is a detriment to us bringing people back through Canada.

**Senator van Roggen:** The problem is that if a family buys an excursion ticket—which they will normally try to do when they are going on a holiday and not travelling on business and charging it to someone else—they need to return to the same place from which they came.

In other words, you cannot buy an excursion ticket from Chicago to Vancouver and from Seattle back to Chicago. If you take the excursion ticket to Vancouver, you need to return to Vancouver to get back onto your excursion ticket to go home. You do not have the option of flying to Anchorage or Seattle and then going home. This then catches, by definition of coastal trade within Canada, a ship that picks up 96 per cent American passengers in Vancouver and takes them to Anchorage, where they sightsee and then fly back to Vancouver to return home.

Can you tell me the difference between a passenger ship doing that and a passenger ship taking passengers from Vancouver to Tokyo and then flying them home?

**Mr. Bland:** You have asked a good question. We have been unable to find any difference in rationale between going from Vancouver to Alaska or Vancouver to Tokyo.

**Senator van Roggen:** Under this definition it certainly would not make a difference.

**Mr. Bland:** It is exactly the same.

**Senator van Roggen:** So in the case of international passenger ships, for example, if a Norwegian ship, taking passengers from Vancouver to Tokyo and flying them back, landed at a Canadian port or airport, it would be termed coastal trade in Canada under this act.

**Mr. Bland:** Yes, sir.

**Senator van Roggen:** I will argue later the question of the stubbornness of governments once they get a piece of bad legislation. When we were in power it was no better, I can assure you; we were just as stubborn at not wanting to amend anything no matter how stupid it was. However, this chairman has a history of not bowing to that. I remember one bill where the number of amendments you achieved was something in the order of 100, under the Shipping Act seven or eight years ago.

[Traduction]

diennes sur un tiers de son circuit et en eaux internationales ou américaines sur les deux tiers restants. Les passagers descendent et visitent l'Alaska avant d'entamer un voyage à forfait—puisque l'on vend de plus en plus de voyages aller simple d'une semaine au lieu de quinze jours. Ils prennent alors l'avion pour le retour à Vancouver, directement ou peut-être en passant par Whitehorse, avant de reprendre le moyen de transport qui leur permet de retourner à Chicago ou à leur point de départ. À mon sens, ce voyage, serait visé par cette définition de «cabotage».

**M. Bland:** Oui, monsieur.

**Le sénateur van Roggen:** Êtes-vous du même avis?

**M. Bland:** Oui, monsieur. La définition ne s'appliquerait pas s'ils prenaient un vol direct à destination d'un aéroport des États-Unis. Il nous est donc préjudiciable de les faire repasser par le Canada.

**Le sénateur van Roggen:** Si une famille achète des billets au tarif d'excursion, ce qu'elle ferait normalement pour ses vacances contrairement à un voyage d'affaires dont les frais seraient défrayés par l'employeur, elle doit automatiquement revenir à son point de départ et c'est là le problème.

En d'autres termes, il n'est pas possible d'acheter un billet d'excursion à destination de Vancouver, il faut obligatoirement revenir à Vancouver pour en profiter pour le retour. Il est impossible de prendre l'avion à destination d'Anchorage ou de Seattle et de rentrer directement chez soi. Cela vise donc, d'après la définition de «cabotage» au Canada, tout paquebot qui embarque 96 p. 100 de passagers américains à Vancouver à destination d'Anchorage où ils font du tourisme avant de prendre l'avion pour Vancouver et de prendre une correspondance pour retourner chez eux.

Pouvez-vous me dire quelle différence il y a entre ce paquebot et celui qui amènerait ses passagers de Vancouver à Tokyo et prévoirait le voyage de retour en avion?

**M. Bland:** Bonne question. Nous ne sommes pas arrivés à trouver la moindre différence entre un voyage de Vancouver à l'Alaska et un voyage de Vancouver à Tokyo.

**Le sénateur van Roggen:** D'après cette définition, il n'y en aurait pas.

**M. Bland:** C'est exact.

**Le sénateur van Roggen:** En vertu de ce projet de loi, on pourrait parler de cabotage dans le cas de paquebots internationaux, dans le cas par exemple d'un paquebot norvégien amenant ses passagers de Vancouver à Tokyo et leur faisant prendre l'avion pour le retour.

**M. Bland:** Oui, monsieur.

**Le sénateur van Roggen:** Je parlerai plus tard de l'entêtement des gouvernements lorsqu'ils sont en présence de textes de loi mal faits. Lorsque nous étions au pouvoir, nous ne faisions pas mieux, je peux vous l'assurer; nous étions tellement têtus que nous ne voulions jamais rien modifier, même ce qu'il y avait de plus stupide. Nous savons toutefois que l'attitude de notre président est bien différente. Je me souviens d'un projet de loi auquel vous aviez apporté quelque 100 amendements en



[Text]

In the old days, aboard the Niagara and other ships, there used to be regular traffic across the Pacific. However, that is not so common now. There trips are around-the world, to San Francisco, Hawaii, and things of this sort, all of which technically would come under this definition of "coasting trade." That is the enormity of this.

Mr. Chairman, I should try to keep with questions and stay away from arguments.

**Senator MacDonald (Halifax):** Can you explain what is going on *vis-à-vis* the Seattle lobby, which is looking for an exemption for Alaska trade under the United States Passenger Shipping Act?

**Mr. Seymour:** The U.S. Passenger Shipping Act of 1886 is a very short piece of legislation. I think there is only one line involved in the legislation. That has been subject to extensive interpretation by customs in the United States. What has happened over the past few years is that the interpretation has been liberalized progressively so that, for example, as we discussed earlier, the pairing of ports on a round-voyage cruise from a U.S. port back to the same U.S. port requirement has been restricted. The international element required in a round-voyage based on a U.S. port under the U.S. Passenger Shipping Act is now very limited indeed.

As a consequence of that, Prince Rupert ceased to receive any in-transit passengers whatsoever. That is the kind of effect that can have on the Canadian economy.

The latest interpretation has permitted international voyages—which simply go into international waters and do not even call at a separate port—to be classified as acceptable under the U.S. Passenger Shipping Act. The biggest growth market at the moment is in party cruises, which go nowhere at all and simply come back to U.S. waters. That certainly could not be conducted under Canadian legislation, but it is permitted under U.S. legislation.

They are now at a point where the next step, in terms of liberalization of the U.S. Passenger Shipping Act, has to be either its total abolition or an exemption, which would cover the most lucrative trade which currently falls outside of it. It is unlikely that it would be repealed. It is far too intrinsic to the Jones Act, total U.S. maritime scenario, but, in terms of the Alaska situation, there have been bills put forward which, if they had been passed, would have exempted the Alaska cruise trade from the provisions of the U.S. Passenger Shipping Act. There is a major lobby—which is building up, undoubtedly—which is well funded and very cohesive. They do have a precedent to go on in that Puerto Rico was exempted from the terms of the U.S. Passenger Shipping Act several years ago.

It will take a while. The estimate is three to five years, but the impetus is there and the impetus would be strongly reinforced if we have Canadian cabotage restrictions which are pushing for an alternative venue for these ships.

[Traduction]

vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, il y a sept ou huit ans.

Dans le temps, le *Niagara* et d'autres paquebots du genre sillonnaient régulièrement le Pacifique. Cela n'est plus aussi courant. Il y a par contre des voyages autour du monde, des voyages à destination de San Francisco, Hawaï, etc., qui tous, techniquement parlant, seraient visés par cette définition de «cabotage». C'est bien là l'énormité de ce projet de loi.

Monsieur le président, je vais essayer de m'en tenir aux questions et de ne pas me lancer dans une argumentation.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Pouvez-vous expliquer ce qui se passe à propos du groupe de pression de Seattle qui demande une exemption pour le cabotage en Alaska en vertu de la United States Passenger Shipping Act?

**M. Seymour:** La U.S. Passenger Shipping Act de 1886 est une loi très courte qui se résume, je pense à une seule ligne. Les douanes américaines l'ont interprétée très largement. Au cours des dernières années, l'interprétation s'est progressivement libéralisée et nous voyons par exemple, comme nous le disions tout à l'heure, que l'on a assoupli les exigences quant aux croisières aller-retour à partir d'un port américain. L'obligation d'inclure un élément international dans un voyage aller-retour à partir d'un port américain en vertu de la U.S. Passenger Shipping Act est maintenant très limitée.

Il s'ensuit que Prince Rupert ne reçoit plus du tout de passagers en transit. Voilà donc l'effet que cela peut avoir sur l'économie du Canada.

L'interprétation la plus récente autorise les paquebots internationaux qui se rendent simplement dans des eaux internationales, sans même faire escale dans un autre port à être reconnus comme acceptables en vertu de la U.S. Passenger Shipping Act. À l'heure actuelle, les croisières de fête représentent la part du marché qui se développe le plus. Ces croisières ne vont nulle part, les paquebots reviennent simplement dans les eaux américaines. Contrairement aux lois américaines, les lois canadiennes ne le permettraient pas.

Les Américains sont arrivés à un tel point que la prochaine étape de libéralisation de la U.S. Passenger Shipping Act serait de l'abolir totalement ou d'exempter le cabotage le plus lucratif qui actuellement n'y est pas assujéti. Il est fort improbable que cette loi soit abrogée étant donné qu'elle est trop liée à la loi Jones et qu'elle s'inscrit dans le cadre de la politique maritime des États-Unis. Par contre, en ce qui concerne l'Alaska, certains projets de loi ont été présentés. S'ils avaient été adoptés, les croisières en Alaska auraient été exemptées des dispositions de la U.S. Passenger Shipping Act. Un groupe important de pression s'est créé et prend indubitablement une certaine ampleur il est bien financé et ses membres sont très unis. Ils s'appuient sur un précédent: Puerto Rico a été exempté il y a plusieurs années des dispositions de la U.S. Passenger Shipping Act.

Cela prendra du temps. De trois à cinq ans sans doute, mais l'impulsion est donnée et sera fortement consolidée dans la mesure où le Canada adoptera des restrictions en matière de cabotage qui inciteront ces paquebots à chercher une autre solution.



[Text]

**Senator MacDonald (Halifax):** Thank you.

**Senator van Roggen:** So the existing exemptions are Puerto Rico and what are called "no destination" cruises.

**Mr. Bland:** That is correct.

**Senator van Roggen:** The Puerto Rico exemption would, of course, include all of those ships leaving Fort Lauderdale and other Florida ports cruising the Caribbean, calling at a number of islands, including Puerto Rico, and returning. As I understand it, apart from the Mediterranean and the Alaskan area, the Caribbean is the major cruise destination in the world.

**Mr. Bland:** Yes. However, it is a different type of cruising from Alaskan cruising. Those types of cruises are what people call "sun and fun" cruises. Alaska is the last frontier and American travel agents sell cruises to Alaska to southern Americans urging them to get out of the heat and go up to Alaska, the last frontier. The clientele for those types of cruises is not the same as the clientele for Caribbean cruises.

**Senator van Roggen:** I understand it is a luxury type of trade. It is designed for those in the higher income brackets.

**Mr. Bland:** Many retired school teachers, and others who come into money when they retire, take those Alaskan cruises.

**Senator van Roggen:** What I want to make very clear is that there are three main areas in the world for cruising, the Mediterranean, where I have cruised, the Caribbean, where I have sailed, and the west coast, including British Columbia and Alaska. Those are the three main cruising areas of the world. The Mediterranean cruises do not apply because American and Canadian law does not apply. Basically what you are telling me is that they have exempted the Caribbean by taking out Puerto Rico.

**Mr. Bland:** Yes.

**Senator van Roggen:** So it would not seem to be a big jump to exempt the remaining major area, namely, Alaska.

**Mr. Bland:** We are being supported by the States of Washington, California and Alaska. The State of California has a heavy political lobby. So we have three states pushing for this type of exemption.

**Senator van Roggen:** You are not suggesting that had this legislation not been introduced, that lobby would not have commenced?

**Mr. Bland:** No. That lobby would be there, in any case. What we want to do is to give it a push.

**Senator van Roggen:** You want to give them fuel to add to the fire or an extra push through this legislation?

**Mr. Bland:** Yes.

**Senator van Roggen:** What is the value of the new cruise ship facility in Vancouver?

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je vous remercie.

**Le sénateur van Roggen:** Les exemptions actuelles visent donc Puerto Rico et ce que l'on appelle les croisières «sans destination».

**M. Bland:** C'est exact.

**Le sénateur van Roggen:** L'exemption visant Puerto Rico comprendrait bien entendu tous les paquebots de croisière qui partent de Fort Lauderdale et d'autres ports de Floride à destination des Antilles et qui font escale dans plusieurs îles, dont Puerto Rico, avant de rentrer au port. Si je comprends bien, exception faite de la Méditerranée et de la région de l'Alaska, les Antilles sont la région du monde la plus connue pour ce genre d'activités.

**M. Bland:** Oui. Les croisières ne ressemblent cependant pas à celles de l'Alaska. Ce sont des croisières où l'on prend le soleil et où l'on s'amuse. L'Alaska par contre est la dernière frontière; les agences de voyage américaines vendent des croisières en Alaska aux Américains du Sud en leur faisant valoir la fraîcheur du climat de l'Alaska et en qualifiant cette région de dernière frontière. La clientèle de ces genres de croisière n'est pas la même que celle des croisières antillaises.

**Le sénateur van Roggen:** Il s'agit, si je comprends bien, de croisières de luxe destinées aux personnes à revenus élevés.

**M. Bland:** Beaucoup de professeurs à la retraite ainsi que d'autres personnes qui ont de l'argent au moment de leur retraite partent en croisière en Alaska.

**Le sénateur van Roggen:** Il ressort donc clairement qu'il existe trois grandes régions de croisière au monde: la Méditerranée où j'ai eu le plaisir de faire une croisière, les Antilles, où j'ai fait de la voile, et la côte ouest comprenant la Colombie-Britannique et l'Alaska. Il s'agit des trois principales régions de croisière du monde. Les croisières en Méditerranée ne nous concernent pas, puisque les lois américaines et canadiennes ne s'y appliquent pas. Vous me dites en fait que les Antilles sont exemptées puisque Puerto Rico n'est pas assujéti aux dispositions de la loi.

**M. Bland:** Oui.

**Le sénateur van Roggen:** Je ne vois donc pas pourquoi il serait difficile d'exempter une autre grande région, c'est-à-dire l'Alaska.

**M. Bland:** Nous sommes appuyés par les États de Washington, de Californie et d'Alaska. Il y a un important groupe de pression politique en Californie. Trois États donc souhaitent obtenir ce genre d'exemption.

**Le sénateur van Roggen:** Êtes-vous en train de dire que si ce projet de loi n'était pas apparu, le groupe de pression n'aurait pas été créé?

**M. Bland:** Non. Ce groupe de pression aurait été là, de toute façon. Nous voulons en fait lui donner un coup de pouce.

**Le sénateur van Roggen:** Vous voulez, avec ce projet de loi, lui donner un coup de pouce?

**M. Bland:** Oui.

**Le sénateur van Roggen:** Combien vaut le nouveau port de paquebots de croisière à Vancouver?

[Text]

**Mr. Stevens:** The National Harbours Board and Ports Canada Corporation state that there is a \$28 million investment.

**Senator van Roggen:** And that is federal money?

**Mr. Stevens:** Yes.

**Mr. Bland:** Other people have said that the figure is as high as \$128 million but it is federal money.

**Senator van Roggen:** I know that Senator MacDonald is familiar with that facility because of Expo '86. I am talking about the facility located under the Canadian pavilion. It is a magnificent facility. As a Vancouverite, it is a great thrill to see those cruise ships coming in through the narrows daily during the summer months, whether or not I am boarding them.

In your presentation you have asked this committee to take a sober second look at the legislation. That is a common expression. The difficulty in this town is getting the House of Commons to take a sober second look at legislation. The Senate is quite prepared to do that.

Basically you are saying that two amendments would cure this, so far as you are concerned. I have not studied the entire legislation—I do not know what the rest of it is trying to get at—but the two amendments you propose would reduce the 250 berths to 100 berths, which was in the original draft anyway. That would be one major step forward. I say that because you then would not worry about the cabotage, the taxes, and so forth. First, they would apply, and, secondly, this definition of "coastal" should be changed.

You appreciate the fact that it is difficult to find wording; but it was not difficult to find the wording to stretch this legislation beyond all reason to Tokyo, and it should not be any more difficult to find wording that would restrict it.

I want to explore with you the existing wording and the existing definition of "coastal" and why it is not adequate. This wording, it seems to me, has been specifically twisted to encompass cruise ships and passengers flying back from Alaska. To what object, unless they wanted to gather these cruise ships in the net? Of course they did that because they are taken out of the net only because of minister's statements. The original objective was to get them into the net, and they have that definition in the legislation for that purpose.

If the ministers are to be believed—and I certainly believe them—that this is not to apply to this industry after all, then they do not need this strange definition any longer, do they?

**Mr. Bland:** That is right.

**Senator MacDonald (Halifax):** I do not understand why the definition creates uncertainty when large ships are specifically exempted.

**Mr. Stevens:** That is subject to the Governor in Council being able to raise the limit.

[Traduction]

**M. Stevens:** D'après la Société canadienne des ports, il s'agit d'un investissement de 28 millions de dollars.

**Le sénateur van Roggen:** Par le gouvernement fédéral?

**M. Stevens:** Oui.

**M. Bland:** D'autres disent que cet investissement pourrait valoir 128 millions de dollars; quoi qu'il en soit, il s'agit d'un investissement du gouvernement fédéral.

**Le sénateur van Roggen:** Je sais que le sénateur MacDonald connaît ce port grâce à Expo 86. Je veux parler des installations situées sous le pavillon du Canada. C'est un endroit magnifique. Habitant de Vancouver, je suis toujours émerveillé de voir les paquebots de croisière évoluer tous les jours des mois d'été dans les passes, que je monte à leur bord ou non.

Vous avez dans votre exposé demandé au Comité de procéder à un second examen objectif de ce projet de loi. C'est une expression courante. Le problème qui se pose dans cette ville, c'est qu'il est difficile de demander à la Chambre des communes de faire de même. Le Sénat par contre est tout à fait disposé à le faire.

Vous dites en fait que deux amendements résoudraient le problème, en ce qui vous concerne. Je n'ai pas étudié tout le projet de loi et j'ignore quel est l'objet de ses autres articles, mais les deux amendements que vous proposez réduiraient l'exigence quant au nombre des couchettes de 250 à 100, chiffre qui d'ailleurs figurait dans la première ébauche. Ce serait un grand progrès puisqu'il n'y aurait plus à s'inquiéter du cabotage, des taxes, etc., qui s'appliqueraient; il faudrait ensuite, modifier la définition de «cabotage».

Vous savez fort bien qu'il est difficile de trouver les mots justes; par contre, il n'y a rien eu de plus facile que de libeller cette loi de façon qu'elle s'applique jusqu'à Tokyo. Il ne serait pas plus difficile d'employer des mots qui en limiteraient la portée.

J'aimerais examiner avec vous le libellé actuel ainsi que la définition actuelle de «Cabotage» et voir pourquoi elle ne convient pas. Il me semble que les mots employés ont été choisis à dessein pour englober les paquebots de croisière et les passagers qui reviennent de l'Alaska en avion. Pour quelle autre raison, si ce n'est que l'on voulait prendre ces paquebots de croisière au piège? C'est bien ce qui se passe, puisque c'est seulement grâce aux déclarations du ministre que ces paquebots ont pu sortir du piège qui leur était tendu. On se proposait à l'origine de les prendre au piège et c'est là l'objet du projet de loi si l'on s'en tient à cette définition.

À en croire les ministres—et je les crois—ces dispositions ne s'appliquent pas en fin de compte à cette industrie; pourquoi alors conserver cette étrange définition?

**M. Bland:** C'est exact.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je ne comprends pas pourquoi cette définition sème le doute alors que les gros paquebots en sont spécifiquement exemptés.

**M. Stevens:** Cela dépend du gouverneur en conseil qui seul peut relever la limite.



[Text]

**Senator van Roggen:** The Governor in Council, by the stroke of a pen, can raise that 250 to 500 or 1,000 without Parliament's consent.

**Mr. Bland:** There are two problems, senator. One is, of course, that cruise ships are included in the definition of coasting trade in the first place. They said they would exempt us from paying duty on the ship. We have that from the government—not in writing, but we have had assurances from the government. However, you cannot take assurances to the bank. This legislation will be in force for a long time; the legislation has not been amended in many years. It is quite likely that this will not be changed in the near future. If it is wrong now, it will remain wrong for many years to come. I believe the proper thing to do is to amend the bill so that we have workable legislation and not this stretched definition that takes in all kinds of vessels that were never intended to be caught.

**Senator van Roggen:** I suggest that they were intended to be caught. That is clear. It is only because of the hullabaloo that the government backed off on these particular ships, otherwise the legislation could not have been drafted the way it has been.

**Senator Turner:** Mr. Stevens, everyone seems to be concerned about the passage of Bill C-52. It appears to be harmful legislation.

When Bill C-52 was sent to the House of Commons legislative committee, were you or any member of your organization invited to present your views before the members of that committee?

**Mr. Stevens:** We were informed of the proceedings of the committee of the House of Commons. I do not think that at that time any of us suspected what was afoot. When one reads the legislation, it appears to be fairly innocuous. I gained the impression, from talking to my contacts in Ottawa, that nothing would be changed and that there was nothing for us to worry about, that it is simply a housekeeping bill. The people I talked to were quite correct in their interpretation that it was not going to have any effect so far as their department was concerned. The concern relates to the ramifications stemming from the passage of the bill.

**Senator Turner:** It has always been my concern that when legislation is passed the regulations change the principle of the legislation.

**Mr. Stevens:** It is not easy for us to pop back and forth. We are not from Montreal. It is an expensive journey from Vancouver. One needs to be able to study this bill and sit down and talk to people. We are doing this now.

I was advised by my contacts in Ottawa as to what was going on. They gave me assurances that nothing was going to change. Those assurances were given in good faith. We were told that the activities of the Department of Transport would not be affected.

**Senator Turner:** Did you contact any Vancouver member of Parliament to express your concerns when the bill was before

[Traduction]

**Le sénateur van Roggen:** Il suffit au gouverneur en conseil de barrer le chiffre 250 et de le remplacer par 500 ou 1 000, sans l'assentiment du Parlement.

**M. Bland:** Deux problèmes se posent, sénateur. D'abord, les paquebots de croisière sont inclus dans la définition de cabotage. On a dit que les paquebots seraient exemptés de tout droit. C'est ce que le gouvernement nous a laissé entendre, même si rien n'a été consigné par écrit à cet effet; on ne peut pas toutefois procéder de la sorte avec les banques. Ce texte de loi sera en vigueur pendant longtemps; la loi n'a pas été modifiée pendant de nombreuses années. Il est fort probable qu'elle ne le sera pas de sitôt. Si elle est insatisfaisante maintenant, elle le restera pendant longtemps. Je pense qu'il faudrait modifier le projet de loi pour que la loi soit applicable et qu'elle ne comporte pas de définition tellement large qu'elle englobe toutes sortes de navires qui, au départ, ne devaient pas être visés.

**Le sénateur van Roggen:** À mon avis, tous les navires étaient visés. Cela ne fait aucun doute. C'est seulement à cause de tout ce raffut que le gouvernement a reculé à propos de ces paquebots en particulier; le projet de loi n'aurait autrement pas été rédigée de cette façon-là.

**Le sénateur Turner:** Monsieur Stevens, tout le monde semble s'inquiéter de l'adoption du projet de loi C-52. On dirait bien qu'il est nocif.

Lorsque le projet de loi C-52 a été envoyé au Comité législatif de la Chambre des communes, avez-vous personnellement ou tout autre membre de votre organisme été invité pour donner votre point de vue aux membres de ce Comité?

**M. Stevens:** Nous avons été informés des délibérations du Comité de la Chambre des communes. Je ne crois pas qu'à ce moment-là quiconque ait pu dire ce qui n'allait pas. À première lecture, il semble que ce projet de loi soit assez inoffensif. J'ai eu l'impression à la suite d'entretiens avec des personnes bien informées que je connais à Ottawa, que rien ne serait changé et qu'il n'y avait pas matière à s'inquiéter puisqu'il s'agissait simplement d'un projet de loi d'ordre administratif. Les personnes à qui j'ai parlé avaient parfaitement raison de dire que ce projet de loi n'allait pas toucher leur ministère. Si nous nous inquiétons, c'est à cause des ramifications de son adoption.

**Le sénateur Turner:** Je crains toujours que les règlements altèrent le principe du projet de loi une fois qu'il est adopté.

**M. Stevens:** Nous ne pouvons pas nous permettre d'aller et venir sans cesse. Nous ne sommes en effet pas de Montréal et venir de Vancouver nous coûte cher. Il faudrait pouvoir étudier ce projet de loi et en parler. C'est ce que nous faisons maintenant.

Les personnes que je connais à Ottawa m'ont informé de ce qui se passait. Elles m'ont assuré que rien n'allait changer et l'ont fait en toute bonne foi. On nous a dit que les activités du ministère des Transports ne seraient pas touchées.

**Le sénateur Turner:** Avez-vous contacté un député de Vancouver pour lui faire part de vos inquiétudes au moment où le



[Text]

the House of Commons or before the committee of the House of Commons?

**Mr. Stevens:** No, sir.

**Senator Turner:** Even the mayor is concerned. The *Vancouver Sun* has editorials where even the MP's say they are embarrassed. How did this bad piece of legislation get through a House of Commons committee?

**Mr. Stevens:** I think a number of the members of the House of Commons committee questioned that themselves. We met with two or three of them yesterday, and they were certainly surprised at the revelations. They were under a misapprehension as to the direction of this bill.

**Senator Turner:** It is the old story we were taught when we were kids: You do not trust anybody, and you have to do your own work before the committee.

**Mr. Stevens:** Yes.

**The Chairman:** Any other questions? Thank you very much, gentlemen. The next group is from the International Committee of Passenger Lines; Mr. John Reurs of New York as the chairman of the committee and Peter MacKell and George Pollack, counsel.

**Mr. John Reurs, Chairman of the Committee, New York International Committee of Passenger Lines:** Mr. Chairman, honourable senators, my name is John Reurs. I am chairman of the North American Committee of the International Committee of Passenger Lines. I would like to thank the committee for this opportunity to testify and address Bill C-52 which is of great concern and interest to the industry I represent. I am accompanied by counsel, Mr. Peter MacKell and George Pollack of the firm of Martineau Walker in Montreal.

The International Committee of Passenger Lines, ICPL for short, is an association of passenger vessel owners operating worldwide some 80 ocean going large passenger cruise vessels, which represents approximately 85 per cent of cruises operated in various parts of the world; and in the North American area, in excess of 90 per cent.

By way of background, I have served in many capacities in this industry—both in the cargo and in the passenger end—for more than three decades. I was involved in both aspects of the business, ultimately as general manager and resident director for the U.S., Canada, Mexico and also South America and also subsequently resident director for the region, operating large passenger ships to various destinations from the U.S. and Canadian ports.

I would like to start by saying why I am here—and I am grateful for this opportunity. I believe that we can be of some help in clarifying the issues which, judging by your questions, have been very clearly addressed by you. Specifically, the concerns of the industry, which I am here to represent, have to do with certain aspects of Bill C-52, notably the definition of who is affected by it, in terms of the coasting trade, and some further specific points which we will address.

I would like to respond to some of the questions that have been posed here and which were discussed this morning by

[Traduction]

projet de loi était étudié par la Chambre des communes ou le comité de cette dernière?

**M. Stevens:** Non, monsieur.

**Le sénateur Turner:** Même le maire s'inquiète. Dans ses éditoriaux, le *Vancouver Sun* indique que même les députés se déclarent embarrassés. Comment ce projet de loi a-t-il pu être approuvé par un comité de la Chambre des communes?

**M. Stevens:** Je pense que plusieurs membres du comité de la Chambre des communes se sont posé la même question. Nous en avons rencontré deux ou trois hier qui se sont déclarés surpris par ces révélations. Ils se faisaient une idée fautive de l'orientation de ce projet de loi.

**Le sénateur Turner:** Cela me rappelle ce que l'on m'a enseigné dans mon enfance: il ne faut faire confiance à personne et par conséquent faire toute la recherche voulue avant le comité.

**M. Stevens:** Oui.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Merci beaucoup, messieurs. Le International Committee of Passenger Lines; est notre prochain groupe; il est représenté par M. John Reurs de New York, qui est président du comité, et par Peter MacKell et George Pollack, avocats.

**M. John Reurs, président du International Committee of Passenger Lines, de New York:** Monsieur le président, honorables sénateurs, mon nom est John Reurs. Je suis président du comité pour l'Amérique du Nord du International Committee of Passenger Lines. Je désire vous remercier de me donner l'occasion de témoigner et de parler du projet de loi C-52 qui est d'un grand intérêt pour l'industrie que je représente. Je suis accompagné de conseillers juridiques, M. Peter MacKell et M. George Pollack du cabinet Martineau Walker de Montréal.

Le International Committee of Passenger Lines, dont l'abréviation est ICPL, est une association de propriétaires de paquebots sillonnant les mers du monde entier, soit quelque 80 paquebots de croisière de haute mer qui effectuent environ 85 p. 100 des croisières organisées dans le monde entier et plus de 90 p. 100 de celles qui sont organisées en Amérique du Nord.

Pour ce qui est de mon expérience, j'ai occupé de nombreux postes dans cette industrie, tant dans le secteur des cargos que dans celui des paquebots, pendant plus de trois décennies. J'ai travaillé dans ces deux secteurs, en fin de compte comme directeur général et directeur résidant pour une compagnie de navigation exerçant des activités aux États-Unis, au Canada, au Mexique et également en Amérique du Sud; j'ai par la suite été directeur résidant pour les routes maritimes de la région de l'Amérique, exploitant des paquebots allant vers diverses destinations à partir des ports des États-Unis et du Canada.

Je voudrais d'abord vous dire que je suis ici parce que je pense que nous pouvons vous aider à mieux cerner certaines questions dont, à en juger par vos interventions, vous avez déjà une très bonne idée. Les préoccupations de l'industrie que je représente ont trait à certains aspects du projet de loi C-52, en particulier la définition du cabotage et ceux qui sont visés par cette définition, et certains autres points précis que nous aborderons.

J'aimerais répondre à certaines questions qui ont été posées ici et dont ont discuté ce matin les sénateurs van Roggen,

## [Text]

Senator van Roggen, Senator MacDonald and Senator Turner. The questions demonstrate the grasp you have of the issues that are before us as an industry. The British Columbia Chamber of Shipping has clearly stated its case, and we as an industry, support the position it has taken and its warning that this legislation could seriously impact the economies and the other opportunities presented by this trade in the British Columbia area.

I would like to address the question of what the bill does to the cruise trade. We are specifically addressing the cabotage aspect of this legislation, and the net that has been described has been cast to catch the cruise ships in a trade where in our judgment they do not belong. In other words, the type of cruise operations that our members operate, with their large ocean-going ships, are not, by any stretch of the imagination, and cannot be considered cabotage. The ships sail from different ports around the world to international destinations and in many cases they return to the same point; but they are not carrying passengers from A to B as one would expect and as most cabotage definitions would specifically require. The purpose of the carriage is not transportation from A to B, but transportation for leisure activities, because the cruise itself is the destination.

We will address the activities of both coasts, because our members operate ships worldwide, not only from Vancouver, but also from the St. Lawrence River to destinations such as the United States, Bermuda and beyond. So they are truly ocean voyages. When they ships sail from ports, whether in the United States, Canada or elsewhere, they go through the whole process of formal clearance; and when they return, they have to be cleared from Alaska back to the port from where they have come.

Senator van Roggen asked the question as to what might be proposed to handle the definition in a different way. If I could refer you to our supplementary brief, I will take a few moments to read it.

The ICPL wishes to take the opportunity of this supplementary brief to offer further suggestions as to the manner in which the concerns outlined above may be reconciled by way of changes to the definition of the term "coasting trade". In this regard, the ICPL respectfully submits that the words "or to the same place in Canada", as they appear in the definition of coasting trade found in section 2 of Bill C-52, should be deleted so that the definition would read, in pertinent part, as follows:

"Coasting trade means the carriage . . . of passengers by ship or by ship and another mode of transport from one place in Canada . . . to any other place in Canada . . ."

This definition could then be enlarged upon to include the carriage of passengers by ship from one place in Canada returning to that same place, either directly or by way of a place outside of Canada, where such carriage is carried out within the Great Lakes and other connecting or tributary waters as far east as the St. Lambert locks in the St. Lawrence Seaway System.

## [Traduction]

MacDonald et Turner. Ces questions montrent que vous êtes très au courant des difficultés qui se posent à l'industrie. La British Columbia Chamber of Shipping a clairement exposé son point de vue et, en tant qu'industrie, nous approuvons la position qu'elle a prise et les mises en garde qu'elle a faites, à savoir que le projet de loi pourrait compromettre sérieusement les retombées économiques et autres que représente ce type d'activité en Colombie-Britannique et dans cette région.

J'aimerais traiter de la question des conséquences de ce projet de loi sur l'activité commerciale que sont les croisières. Nous aborderons plus particulièrement les dispositions relatives au cabotage, qui ont pour effet d'englober les navires de croisière dans une activité qui, à notre avis, ne les concerne en rien. En d'autres mots, les types de croisière que font les navires de haute mer de nos membres ne peuvent nullement être considérés comme du cabotage. Ces navires partent de différents ports du monde entier vers des destinations internationales et, dans de nombreux cas, reviennent au même point; toutefois, ils ne transportent pas des passagers d'un point A à un point B, comme on l'entend la plupart du temps quand on parle de cabotage. Une croisière n'a pas pour objet de transporter des passagers d'un point A à un point B, mais elle est plutôt un voyage d'agrément parce que la destination est la croisière elle-même.

Nous traiterons des activités sur les deux côtes parce que nos membres exploitent des navires dans le monde entier, non pas seulement à partir de Vancouver, mais également à partir du Saint-Laurent à destination des États-Unis, des Bermudes et au-delà, et vice-versa, donc de véritables voyages au long cours. Lorsqu'un navire quitte un port situé au Canada, aux États-Unis ou ailleurs, il doit se soumettre au processus complet d'obtention d'un congé; à son retour, c'est également le cas, de l'Alaska jusqu'au port d'où il a appareillé.

Le sénateur van Roggen a demandé ce qu'il faudrait proposer pour formuler la définition différemment. Je prendrai quelque instant pour vous lire celle qui figure dans notre mémoire complémentaire.

Par son mémoire complémentaire, le ICPL désire vous présenter d'autres propositions sur la manière dont ou pourrait tenir compte de nos préoccupations, soit en modifiant la définition du mot «cabotage». À cette fin, le ICPL propose de supprimer les mots «oui à provenance et à destination d'un tel bien», qui figurent dans la définition de cabotage, à l'article 2 du projet de loi C-52; la définition pourrait se lire comme suit pour ce qui est de la partie en question:

«On entend par cabotage le transport de passagers par navire, ou par navire et par un autre mode de transport, d'un endroit au Canada . . . à tout autre endroit au Canada . . .»

Cette définition pourrait par la suite être élargie de manière à inclure le transport par navire de passagers en provenance et à destination d'un même lieu situé au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada, lorsque le transport en question se fait dans les eaux des Grands lacs et de leurs affluents,



[Text]

Alternatively, the definition of coasting trade as it now appears in Bill C-52 could be refined by way of exclusionary language to the effect that the coasting trade does not include the carriage of passengers to and from the same place in Canada if such carriage is performed aboard an ocean going passenger ship with overnight accommodations for 100 passengers or more and which is certified for long international voyages as defined in section 2 of the Life Saving Equipment Regulations, CRC, chap. 1436 made pursuant to the *Canada Shipping Act* RCS 1970, Chap. S-9 so long as such ship does not engage in cruising in the Great Lakes and its connecting and tributary waters west of the St. Lambert locks in the St. Lawrence Seaway except pursuant to a licence granted in virtue of section 4 of Bill C-52.

**Senator van Roggen:** That takes care of the concern I had about intercoastal waters.

**Mr. Reurs:** Perhaps I may address briefly Senator MacDonald's question about what stores and bunkers are purchased in Canada. To answer that question—which I believe was quite clearly answered by the British Columbia Chamber—we would refer you to page 4 and 5 of the ICPL brief which is in the original presentation made where we summarize the different categories that you referred to such as bunkers. The total economic benefits to Canada have already been described between \$66 million and \$85 million in direct economic benefits, not counting the cycling effects that that money has changing hands two or three times in the immediate economy. For bunkers, it is estimated that in 1988 the foreign cruise ships will spend approximately \$40 million on bunkers. Ship's stores are between \$8 million and \$10 million, and so forth. Pilotage is referred to on pages 4 and 5 in considerable detail. It also gives the information covering the use of Canadian air and land carriers, the tours and excursions. General expenditures by passengers ashore are between \$8 million and \$13 million—accommodations and meals and pre and post tours. That was all taken from the city that was referred to.

Senator van Roggen's question about the taxes that potentially would be imposed has been described by Mr. Bland and also by Mr. Seymour. They are quite considerable. As a cruise association of vessel owners, our comment would be that these taxes are substantial; and it would be an inducement for the ships to avoid the Canadian ports subject to this type of taxation.

Senator MacDonald also addressed the issue of who in Canada, particularly on the west coast, would be hurt by this type of legislation. We would support the statement by the British Columbia Chamber that, so far as we could tell, no one would support the legislation because the infrastructure, the Canadian businesses and enterprises that essentially make this whole operation possible—because they serve the passengers

[Traduction]

aussi loin à l'est que les écluses de Saint-Lambert de la voie maritime du Saint-Laurent.

On bien la définition de cabotage qui figure actuellement dans le projet de loi C-52 pourrait être modifiée au moyen de termes limitatifs visant à ne pas inclure dans le cabotage le transport de passagers en provenance et à destination d'un même lieu situé au Canada, s'ils sont transportés à bord d'un paquebot de haute mer offrant un logement pour la nuit à 100 passagers ou plus, et qui détient un certificat pour effectuer de long voyages internationaux, conformément à la définition qui figure à l'article 2 du Règlement sur l'équipement de sauvetage, CRC, chapitre 1436, promulgué sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, SRC 1970, chapitre S-9, lorsque ledit navire ne fait pas de croisière sur les eaux des Grands lacs et de leurs affluents, à l'ouest des écluses de Saint-Lambert de la voie maritime du Saint-Laurent, sous réserve des navires ayant obtenu une licence en vertu de l'article 4 du projet de loi C-52.

**Le sénateur van Roggen:** Cette définition tient compte de mes préoccupations au sujet des eaux intercoastales.

**M. Reurs:** Si vous me le permettez, je répondrai brièvement à la question du sénateur MacDonald au sujet du ravitaillement des navires et du carburant acheté au Canada. Pour répondre à cette question, à laquelle la British Columbia Chamber of Shipping a, à mon avis, répondu très clairement, je vous renvoie aux pages 4 et 5 du mémoire du ICPL où nous avons établi une ventilation des différentes catégories d'achats, dont le mazout. On y dit que les avantages économiques directs pour variaient entre 66 et 85 millions de dollars, sans parler des autres retombées du fait que cet argent change de main deux ou trois fois. Pour ce qui est du mazout, on évalue les achats des navires de croisière étrangers en 1988 à environ 40 millions de dollars. Le ravitaillement des navires représente des achats de l'ordre de 8 à 10 millions de dollars et plus. Nous parlons en détail du pilotage aux pages 4 et 5. Vous y trouverez également des renseignements concernant l'utilisation des moyens de transport aériens et routiers canadiens, les visites organisées et les excursions. Les dépenses générales que font les passagers qui descendent à terre se chiffrent entre 8 et 13 millions de dollars, qu'il s'agisse du logement ou des repas avant et après les excursions. Tous ces chiffres ont été fournis par la ville qui y est citée.

La question du sénateur van Roggen au sujet des taxes qui pourraient être perçues a été abordée par M. Bland et également par M. Seymour. Ces taxes sont considérables. En tant qu'association de propriétaires de navire, elles nous semblent considérables et elles n'inciteraient certainement pas les navires à mouiller dans les ports canadiens qui y seraient assés.

Le sénateur MacDonald a également demandé à qui, au Canada, en particulier sur la côte ouest, cette mesure législative porterait préjudice. Nous sommes d'accord avec la British Columbia Chamber of Shipping qui a déclaré que personne n'appuierait cette mesure législative parce qu'elle serait préjudiciable à toute l'infrastructure, c'est-à-dire les commerces et les entreprises canadiennes qui ont pour client les passagers et



## [Text]

and the cruise ships coming and going and the people traveling throughout the province—would be the ones who would be hurt. We have not been able to identify any direct competition that would be hurt by this operation by these foreign cruise lines. Certainly Canadian enterprises would be free to compete in the international cruise trade, and they did until not too long ago. Canadian cruise lines have operated in different parts of the world. One of the cruise lines which went out of the passenger business some years ago was Canadian Pacific, which happened to be a founding member of the International Committee of Passenger Lines.

The chances of a ship being built in Canada was also addressed. It is a very complex process, but no one is to say that it would be impossible. At the end of the season, there are Canadian shipyards that service the cruise ships. That also is of benefit to the local economy. As far as we know, the expertise at the moment does reside in some overseas yards, notably the ones that were mentioned in France and Finland. The Far East has not yet entered the industry, but one would assume that it will have an interest, because a lot of money is involved.

Investment in these ships are between \$150 and \$250 million per ship which has to be amortized over a long period of time. The uncertainty created by this legislation, in terms of whether or not ships would be able to operate in this market or whether they suddenly would be excluded by Order in Council because they increased the capacity limit or by taxation or otherwise translate into real threats when it comes to vessel owners and potential vessel owners when they are thinking of investing these large amounts of money. They have to think very far ahead.

When an entrepreneur is in the business and wants to expand, or a new entrepreneur decides that he wants to come into the cruise industry, you are thinking about a very long-term commitment. They have to try to establish as much certainty as possible with respect to the operational areas. So whether the ship is used in the Caribbean trade in a certain part of the year, when the climate makes it attractive to the North American travellers, versus their moving around seasonally—the Alaska trade is a very good example of that, because many years ago other local types of transportation would get us from one place to the other—the whole idea of cruising from Alaska came to pass in the early 1960's when one or two lines thought it might be an interesting destination. Others in the industry, of which I was then a part, pooh-poohed the idea and said "who would want to go to such a huge distance and to such great expense to see things that may or not be interesting to some people"? It is certainly not a destination like the Caribbean or the Mediterranean. These people were visionary. They took a chance. They marketed, they prepared themselves, they sold the trips, and it expanded.

Originally, the local economy and the infrastructure, both in the Vancouver area and in Alaska, were unable to sustain more than those very primitive and tentative beginnings. Then gradually, as in everything else in life, the industry was able to expand. The facilities were expanded, the market in general was broadened, and the destination became one of great

## [Traduction]

les navires de croisière, ainsi que les gens qui voyant dans toute la province. Nous n'avons pu trouver aucun concurrent direct auquel les activités des navires de croisière étrangers portent préjudice. Les entreprises canadiennes pourraient certainement essayer d'entrer en concurrence dans ce secteur du commerce international, et elles le faisaient il n'y a pas si longtemps. Les compagnies de croisière canadiennes ont déjà œuvré dans différentes parties du monde. L'une de celles qui a cessé toute activité dans ce domaine il y a quelques années est le Canadien pacifique, qui a été l'un des membres fondateurs du International Committee of Passenger Lines.

On a également traité de la possibilité de construire un navire au Canada. C'est un processus très complexe, mais rien ne dit que c'est impossible. À la fin de la saison, il y a des navires de croisière qui sont radoubés dans les chantiers maritimes canadiens, ce qui profite également à l'économie locale. Autant que nous sachions, ce sont actuellement les chantiers maritimes d'outre-mer qui possèdent l'expertise nécessaire, en particulier ceux de France et de Finlande. L'Extrême-Orient ne s'y est pas encore engagé, mais on suppose que les intéressés doivent y songer car c'est un domaine très lucratif.

Ces navires exigent des investissements variant entre 150 et 250 millions de dollars par navire, et leur amortissement s'échelonne sur une très longue période. Les propriétaires de navires ou les propriétaires possibles, qui doivent investir d'énormes sommes d'argent, se sentent réellement menacés par cette mesure législative parce qu'ils nagent dans l'incertitude; ils ne savent pas si leurs navires pourront avoir accès à ce marché, s'ils en seront exclus par décret du jour au lendemain, soit par une hausse de la capacité maximale, soit en raison des taxes ou d'autres mesures qui pourraient leur être imposées. Ils doivent prévoir très longtemps d'avance.

Ceux qui œuvrent déjà dans ce secteur et qui projettent d'étendre leurs opérations, ou encore ceux qui envisagent de se lancer dans cette industrie, doivent prendre des engagements à très long terme. Ils doivent essayer de déterminer avec autant de certitude que possible leurs secteurs d'activité, que ce soit dans les Antilles pendant une certaine partie de l'année où le climat attire les voyageurs nord-américains, ou se déplacer selon les saisons; les croisières en Alaska constituent un bon exemple parce que, il y a de nombreuses années, d'autres moyens de transport locaux nous amenaient d'un endroit à l'autre. C'est au début des années 60 qu'une ou deux compagnies de navigation ont eu l'idée d'organiser des croisières en Alaska. À ce moment-là, d'autres, dont j'étais, ont rejeté cette idée parce que nous ne pensions pas que des gens seraient prêts à parcourir une si grande distance et à payer aussi cher pour voir des choses qui peut-être ne les intéresseraient même pas. Ce n'est certes pas une destination comme les Antilles ou la Méditerranée. Ceux qui ont ouvert ce marché étaient des visionnaires. Ils ont pris un risque, se sont préparés, on vendu des voyages et ce marché a pris de l'essor.

Au départ, l'économie locale et l'infrastructure, tant dans la région de Vancouver qu'en Alaska, n'auraient pu supporter plus que ces débuts très modestes. Graduellement, comme c'est toujours le cas, l'industrie a pu prendre de l'essor. Les installations ont été agrandies, le marché s'est élargi et cette destination a suscité beaucoup d'intérêt. Il y a maintenant une ving-

*[Text]*

appeal, because there were now approximately 20 vessels operating there, and others on drawing boards and under construction.

To give you some idea of the scope, the Princess Cruises, which is related to PNO which is one of the initiators of this traffic many years ago, operating out of Vancouver, now operate four ships with some regularity. The Sitmar Cruises operate several cruises and is now in the process of a major building program. Certainly one or more will ultimately end up in that trade. The America Line has three ships at the moment, and recently it has acquired a fourth large ship. It is in the process of contemplating extra construction. Therefore it was safe to say that this industry has been able to develop and expand its traffic in the trade from Vancouver to Alaska. If left alone to develop the way it has over the last 20 years, it will certainly continue to expand to the benefit of all concerned.

If I could revert back to our presentation, in addition to what we have submitted in writing I would be perfectly happy to read the briefs, if that is of any help to you.

**The Chairman:** I do not think it is necessary.

**Senator van Roggen:** I don't think so, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It is now part of the record.

**Mr. Reurs:** In the interests of saving time, I appreciate that.

I have given you a brief sketch of the growth of the cruise trade and a short history of how the west coast trade came into being. The company I was with originally was heavily involved in the cruise trade and point-to-point transportation because we served the North Atlantic ports on the U.S. coast, and we served Halifax, Quebec and Montreal seasonally to Europe and back. Then, in the winter months, the ships that had been designed for a dual purpose were able to cruise in the sunnier climes which was of great interest to North Americans. There were many Canadians who travelled on those ships from New York and many U.S. citizens who were the mainstay of that trade.

As more and more ships were withdrawn from the transatlantic and Pacific routes, they had to find employment. It was a critical period, and I was privileged to be there at that time, because there was a lot of creative thinking going on to make the transition and not to fold up the tent and discontinue the operation of passenger ships, which many people prophesied at that time. The initial thinking of the industry was to form a very logical alliance once the jet planes came into service in the late 1950's and early 1960's. The trick was to get people to an attractive destination fast and at minimal cost by plane where they would begin their cruise. You suggested trips in the Mediterranean. That is a perfect example. Initially that was beyond the reach of the average citizen, because it took too long to get there; yet it is a delightful destination. This would be true of

*[Traduction]*

taine de navires qui saillonnent ces eaux et on prévoit en construire d'autres.

Pour vous donner une idée de cette expansion, les croisières Princess qui sont liées à PNO, l'un des instigateurs de ce marché il y a de nombreuses années, exploitent maintenant quatre navires à partir du port de Vancouver et offrent des départs assez régulièrement. Les Sitmar Cruises exploitent plusieurs navires et ont un programme important de construction. Il y en a certainement d'autres qui s'attaqueront à ce marché. American Line a actuellement trois navires et vient tout juste d'en acquérir un quatrième très gros. Cette compagnie envisage même d'en construire d'autres. Par conséquent, on peut dire que cette industrie s'est développée et a étendu ces activités de Vancouver à l'Alaska. Si on la laisse se développer comme elle l'a fait au cours des 20 dernières années, elle continuera certainement de prendre de l'expansion, ce qui profitera à tous les intéressés.

Je suis disposé à lire les mémoires que nous vous avons présentés si cela peut vous être de quelque utilité, ou les acceptez-vous comme tels?

**Le président:** Je ne pense pas que ce soit nécessaire.

**Le sénateur van Roggen:** Je ne le pense pas non plus, monsieur le président.

**Le président:** Ces mémoires sont maintenant consignés au dossier.

**M. Reurs:** C'est mieux ainsi parce que nous pourrions sauver du temps.

Je vous ai présenté un très bref exposé sur l'essor des croisières et un bref historique de ce commerce sur la côte ouest. La société pour laquelle je travaillais auparavant possédait de vastes intérêts dans ce secteur commercial et dans le transport d'un point à un autre parce qu'elle desservait à la fois les ports de l'Atlantique nord et la côte des États-Unis; nous faisons, en saison, un aller-retour entre l'Europe et les villes de Halifax, Québec et Montréal. Pendant les mois d'hiver, ses navires, conçus dans un double but, pouvaient faire des croisières sous des cieux plus éléments, et attiraient beaucoup les Nord-Américains. Il y avait beaucoup de Canadiens qui montaient à bord de ces navires à New York, quoique le plus gros de la clientèle était constituée de citoyens des États-Unis.

Les navires étant de plus en plus retirés des routes transatlantiques et du Pacifique, il fallait trouver d'autres destinations. C'était une période critique et ce fut pour moi une chance de travailler dans ce secteur à ce moment-là parce qu'il a fallu faire preuve de beaucoup de créativité pour effectuer la transition et ne pas tout simplement plier bagage et cesser totalement d'exploiter des navires pour le transport de passagers, situation que de nombreuses personnes prophétisaient à ce moment-là. À la fin des années 50 et au début des années 60, avec l'arrivée des avions à réaction, l'industrie a pensé d'établir un lien logique avec ce moyen de transport. L'idée consistait à amener rapidement les clients par avion, à un coût minimum, vers une destination attirante d'où ils pourraient commencer leur croisière. Vous avez parlé des voyages en Méditerranée. C'est le meilleur exemple. Autrefois, les croisières



## [Text]

the northwest coast, where you had a long trip before you got to your destination. It was not feasible to do it by ship.

Therefore, as the industry made its transition from crossing to cruising—there is a very interesting book that was written about that which is worth reading—the industry was able to turn itself to actually planning, designing and building ships specifically for cruising. They were no longer ships that were originally intended for transportation. This involved very heavy capital investment, in terms of billions of dollars, because ships gradually increased in size. Many now carry from 1,000 to 1,500 passengers, and you are talking about investments of \$150 million to \$200 million or more. Recently, one of the members of our group, Royal Caribbean Cruise Lines, built a ship equipped to carry 2,500 cruise passengers, and the cost was comparable.

As this trade expanded and competition increased, the industry had to find new destinations, and this is wheresome very imaginative steps were taken to see that these ships, which could not operate as profitably or as interestingly in the Caribbean in the summer—although the climate is very nice in both the summer and winter, as you well know—turned their sites to the northwest coast of the United States and Canada and then devised this trade up into Alaska. It took a long time—it did not happen overnight—and gradually it was successful. The expansion has been considerable from year to year, and it is estimated—which is indicated in the other brief submitted by the British Columbia Chamber—to be in the order of 6 per cent or 7 per cent or more per year, which is tantamount to one extra ship being placed in service each year.

If you have any questions about this aspect, I would be glad to address them. I believe this summary for the moment, may be sufficient. An additional point is that the lead time is of crucial importance. From design to placing a ship in service is a matter of five years or more in terms of conceptualizing it, designing it building it, and so on. In the meantime, the marketing aspect has to be addressed, and that is a matter of two to three years lead time. The cruises have to be sold well in advance. There are commitments made by these lines to groups which have to be planned carefully, one or two years in advance. Some cruise lines are now thinking of marketing in 1990. It is a very competitive business, and requires extremely creative and aggressive salesmanship to make sure that these ships sail with an adequate capacity to make them economically viable.

A question we have asked ourselves is why the proposed legislation challenges this trade. The basic definition includes the cruising trade, as you have outlined during your earlier questions. We are included in the legislation, so the cruise trade is now in the definition of sailing from a Canadian port and returning.

By way of exception, the industry is told that a ship of more than 250 passengers would be exempted from this trade. It leaves considerable doubt in people's minds as to what the intention is in the long term, because the capacity was origi-

## [Traduction]

res en Méditerranée n'étaient pas à la portée du citoyen moyen parce que le voyage pour s'y rendre prenait trop de temps, pourtant il s'agissait d'une destination merveilleuse. C'est également le cas de la côte nord-ouest; il faut faire un long voyage pour s'y rendre. Ce n'était pas possible de le faire en bateau.

Donc, en effectuant cette transition des traversées aux croisières—un livre très intéressant a été écrit à ce sujet—l'industrie a pu se tourner vers la planification, la conception et la construction de navires de croisière. Il ne s'agissait plus de navires destinés au transport. Leur construction a nécessité des capitaux énormes, de l'ordre de milliards de dollars, parce que le tonnage des navires a augmenté graduellement. Un grand nombre transportent actuellement de 1 000 à 1 500 passagers et plus, et on parle d'investissements de l'ordre de 150 à 200 millions de dollars ou plus. Récemment, un des membres de notre groupe, Royal Carribean Cuisse Lines, a construit un navire de croisière pouvant transporter 2 500 passagers, à un coût qui est à la même échelle.

Étant donné l'expansion de ce commerce et la concurrence accrue, l'industrie a dû trouver de nouvelles destinations; c'est à ce moment qu'on a fait preuve d'imagination et qu'on s'est tourné vers la côte nord-ouest des États-Unis et du Canada et, par la suite, jusqu'à l'Alaska, car durant l'été l'exploitation de ces navires dans les Antilles n'était pas aussi profitable, bien que le climat soit aussi plaisant l'été que l'hiver. Cette transition a été longue. Elle ne s'est pas faite du jour au lendemain, mais elle a graduellement remporté du succès. L'expansion a été considérable d'une année à l'autre, et la British Columbia Chamber of Shipping a estimé qu'elle avait été de 6 à 7 p. 100 ou plus par année, ce qui équivaut à la mise en service d'un navire additionnel par année.

Si vous avez des questions à ce sujet, je me ferai un plaisir d'y répondre. Pour le moment, je pense que ce résumé sera suffisant. Un autre point extrêmement important est le délai de démarrage. Il faut compter cinq ans ou plus entre la conception d'un navire et sa mise en service. Pendant ce temps, il faut s'occuper de sa mise en marché qui prend de deux à trois ans. Il faut vendre les croisières longtemps à l'avance. Les compagnies de navigation concluent avec des groupes des arrangements qui sont planifiés avec soin, une ou deux années à l'avance. Certaines compagnies songent déjà à vendre des croisières pour les années 90. C'est un secteur extrêmement concurrentiel où la promotion des ventes doit être extrêmement créatrice et agressive si l'on veut s'assurer d'un nombre suffisant de passagers pour rendre l'exposition de ces navires économiquement viable.

Nous nous sommes demandés pourquoi le projet de loi proposé s'attaquait à ce secteur d'activités. Comme vous l'avez souligné précédemment par vos questions, la définition de base vise les navires de croisière parce qu'un navire de croisière transporte des passagers en provenance et à destination d'un lieu situé au Canada.

On a prévu une exception pour les navires transportant plus de 250 passagers. On laisse ainsi les gens dans le doute quant aux intentions à long terme des législateurs, étant donné qu'on avait prévu au départ de fixer la capacité des navires de croi-



## [Text]

nally 100 berths and now it is 250, and that can be changed, as you suggested and as the legislation provides, by Order in Council at any time. Assurances that this will not be done is, as Mr. Bland suggested, difficult to accept because shipowners are faced with bills to pay and commitments that have to be made well in advance. If there are doubts in their minds, they logically will look for other places. There will be great reluctance to do this, though, because during the short season that the cruises operate on the northwest coast, they are extremely attractive and in demand. It would be a terrible shame if that were to be affected, considering the hundreds of thousands of people who thereby get to see not only your province and your part of the world in the overland trips that they take, but also the Alaska area.

There would be a way around this because ships, depending on how they operate, do not have to operate from Vancouver. They can do it in other ways. They might have to change their programs slightly, but there are ways to circumvent this, although it would not be a voluntary act. No one would like to change that operating pattern. It has been very successful.

The cruise trade, as an industry, does not, in our judgment, really belong. It is not in any way traffic that falls within the classic definition of cabotage trade—which is transportation from one port in a country to another port with the idea of embarking and disembarking—because, in the cruise trade, irrespective of whether ships sail from a port and return or possibly go to another destination, the real purpose of the voyage is to carry people for pleasure. The places you go to, and where you get on and get off, is a technicality. It is important to be where you can get to a good airport, where you have good connections and where you have interesting overland trips that people will enjoy.

In our judgment, the simplest way to correct the problem would be to exclude the cruise trade entirely from the definition of cabotage, the British Columbia Chamber has suggested, and possibly to include some qualifications.

I think the committee's suggestion was an excellent one, namely, to make a division between what are truly inland cruises and those which can only be operated by ships that are built, operated, and are internationally certified to be able to be ocean-going, and then provide that those ships cannot operate in restricted inland waters except with the government's permission.

The committee is faced with the very difficult problem of trying to provide legislation which protects those who are engaged in the domestic Canadian trade, and no one in the international industry has any quarrel with that. That is a good thing to do, because it is a totally different type of market, and it seems to us that the two are not in any way in conflict with each other.

To summarize, we are proposing that the committee try to make the distinction in your definition. I would agree with committee's comment that this legislation has been designed—perhaps the word “tortuous” comes to mind—to include the

## [Traduction]

sière à 100 lits et qu'elle est maintenant de 250 lits; comme vous l'avez laissé entendre, cette disposition pourrait être modifiée à n'importe quel moment par décret. M. Bland a expliqué que les propriétaires de navires peuvent difficilement se contenter de promesses disant qu'on ne modifiera pas ces dispositions parce qu'ils savent qu'ils doivent payer certaines factures et respecter des engagements qui sont pris longtemps d'avance. S'ils ont des doutes, naturellement, ils regarderont ailleurs. Ils répugneront certainement à le faire parce que ces croisières sont très populaires, même si la saison est très courte. Il serait extrêmement regrettable que cela se produise parce que ces croisières permettent à des centaines de milliers de personnes non seulement de visiter votre province et votre coin du monde pendant les excursions qu'ils font à terre, mais également la région de l'Alaska.

Il y aurait certainement moyen de contourner la difficulté car les navires n'ont pas à partir de Vancouver. On pourrait modifier légèrement leur itinéraire, mais on ne le fera pas si on n'y est pas forcé parce que cet itinéraire, jusqu'à maintenant, est très populaire.

À notre avis, le projet de loi ne devrait pas viser les navires de croisière. Il ne s'agit pas d'un trafic qui relève de la définition traditionnelle du cabotage, laquelle sous-entend le transport d'un port à un autre port dans un même pays et l'idée d'embarquement et de débarquement. Qu'un bateau de croisière quitte un port pour y revenir ou qu'il se dirige vers un autre port, le voyage est toujours foncièrement un voyage d'agrément. Les destinations, les ports d'embarquement ou de débarquement, sont accessoires. Il importe avant tout que ces endroits soient desservis par un aéroport offrant de bonnes correspondances et d'où il est possible de faire des excursions intéressantes à terre.

À notre avis, le moyen le plus simple d'éviter les difficultés consisterait à exclure complètement les croisières de la définition du cabotage, comme l'a proposé la British Columbia Chamber of Shipping, et peut-être de l'assortir de certaines conditions.

Je pense également que le Comité a eu une excellente idée en proposant d'établir une distinction entre les croisières qui s'effectuent dans les eaux intérieures et celles qui sont faites par des navires de haute mer, qui sont exploités dans les eaux internationales et qui détiennent un certificat à cette fin; on pourrait ainsi ajouter une disposition empêchant d'exploiter ces navires dans les eaux intérieures, sous réserve d'une autorisation du gouvernement.

Le Comité doit s'attaquer au problème difficile consistant à rédiger une mesure législative qui protège ceux qui font du cabotage dans les eaux canadiennes; ceux qui œuvrent dans l'industrie internationale n'ont rien à redire à cela. C'est même certainement une très bonne chose parce qu'il s'agit d'un type de marché complètement différent, et il ne nous semble pas que ces deux aspects s'opposent d'aucune manière.

Pour résumer, nous proposons que le Comité tente d'établir cette distinction dans la définition. Je dirais également, comme l'a fait remarquer le Comité, que cette mesure législative a été formulée d'une manière, comment dire, tortueuse, afin

## [Text]

cruise trade, which, in our judgment, is not in any way cabotage. I can only speculate as to the reasons for that, but I would like to add that Peter MacKell and I have been involved in addressing this issue, which was under consideration some 12 years ago with the change in the Maritime code, when Parliament was addressing the whole issue of cabotage. At that time we made various submissions. We were privileged to be in contact with officials who were involved in this aspect, and we were pleased to read the white paper that was published in 1982 where it was clearly stated that the policy was not to affect this cruising trade which has been very successful and beneficial to Canadian interests. As cited earlier, it was not the intention to subject them to different types of taxation, et cetera. We have been following this with a great deal of interest because there are important concerns at stake.

With respect, we would indicate that the exemption approach is a dangerous one because it undermines the certainty that is required in the industry that if plans are carefully drawn up and huge investments made, they will not, on very short notice, suddenly find that the regulations, or the operating rights, will be rescinded—which would throw the whole system into chaos.

Any sensible vessel owner would try to anticipate that and may seek advice of counsel in Canada and say "How do you look upon this, although the legislation seems at the moment to exclude us? How would you look upon this in terms of five or six years looking down the road?" I am not sure what such counsel would answer, but I am sure that he would give a very cautious reply so that the client would not come to him and later say, "You told us that this was not going to affect us, but, after five or six years, we are now being subjected to restrictions and very serious types of taxation."

It is safe to say that for the trade to flourish, as it has done in these past 20 years or more, there is tremendous need for certainty and predictability. In the meantime, I do not want to leave any doubt in your mind that we understand the need to protect the Canadian domestic trade, and I think we have already pointed to possible ways of ensuring that that will continue.

One reason why we are in favour of dividing the cruise operations from Canadian ports into those that are basically deep-sea foreign operations and those that are inland is that in the various chapters of the Safety of Life at Sea there is in the definition a reference to the Great Lakes, that we use as being, if *suigeneris*, at least one that is so closely linked and intertwined with Canadian and U.S. interests that we believe that whatever happens there should be left to those two countries.

I have already referred you to our specific proposals on suggested ways and means of protecting domestic operations while permitting continued growth. We hope that that will be of help to the committee in considering this very knotty problem.

That completes our presentation. I will be pleased to answer any questions, or, if you would like me to submit anything further in writing, that can be arranged. Above all, I sincerely appreciate the opportunity to appear here before the commit-

## [Traduction]

d'inclure les croisières qui, à notre avis, ne sont nullement du cabotage. Je ne peux que faire des hypothèses sur les raisons qui sont à l'origine de cette situation; j'aimerais toutefois ajouter que M. Peter MacKell et moi-même avons déjà abordé cette question, qui a été étudiée il y a environ 12 ans lorsque des changements ont été apportés au Code maritime. Le Parlement avait alors étudié toute la question du cabotage, et nous avons présenté diverses propositions. Nous avions à ce moment-là eu le privilège de communiquer avec des fonctionnaires chargés de cette question, et nous avons lu avec plaisir, dans le Livre blanc publié en 1982, que la politique proposée ne visait pas l'industrie des croisières qui était très prospère et très avantageuse pour le Canada. Comme nous l'avons dit plus tôt, il n'était pas question de la soumettre à divers régimes d'imposition, etc. Nous suivons la situation de très près en raison des inquiétudes importantes qu'elle soulève.

Nous nous permettons d'avancer que l'exemption constitue une approche dangereuse parce qu'elle crée de l'incertitude dans le secteur. Si les propriétaires élaborent soigneusement des plans et investissent des sommes considérables, tout risque d'être chambardé si les règlements ou les droits d'exploitation sont annulés du jour au lendemain.

Tout exploitant responsable essaiera de prévoir ce genre de choses et de chercher conseil auprès d'un avocat au Canada en lui disant: «À quoi peut-on s'attendre même si la Loi nous exclut actuellement de son application? Que pensez-vous qu'il arrivera dans cinq ou six ans?» Je ne sais pas ce que l'avocat leur dirait, mais je suis certain qu'il répondrait avec beaucoup de prudence pour éviter que ses clients ne reviennent le voir plus tard et lui disent: «Vous nous avez dit que cette mesure ne nous touchera pas mais voilà que, cinq ou six ans plus tard, nous sommes assujettis à des restrictions et à des taux d'imposition très lourds.»

Si l'on veut que le secteur prenne de l'expansion, comme cela a été le cas au cours des vingt dernières années ou plus, il faut absolument qu'il puisse évoluer dans un climat libre de toute incertitude. Je tiens toutefois à vous assurer que nous sommes conscients de la nécessité de protéger le commerce national. Je crois que nous vous avons déjà proposé des façons de le faire.

Une des raisons pour laquelle nous avons proposé d'établir une distinction entre les croisières en haute mer effectuées par les navires étrangers et les croisières en eaux intérieures, c'est que, même dans divers chapitres de la convention pour la sécurité de la vie humaine en mer, les Grands Lacs sont définis comme étant, si ce n'est uniques, du moins si étroitement liés aux intérêts canadiens et américains qu'il revient aux deux pays de décider des règles à appliquer.

Je vous ai déjà proposé des moyens de protéger les entreprises nationales, tout en nous permettant de prendre de l'expansion. Nous espérons que les membres du Comité en tiendront compte lorsqu'ils examineront ce problème épineux.

Voilà qui termine notre exposé. Je suis disposé à répondre à vos questions ou à vous soumettre d'autres renseignements par écrit, si vous le souhaitez. Je suis heureux d'avoir eu l'occasion de comparaître devant le Comité et je suis disposé à vous four-



[Text]

tee, and to the extent that I can be of any further help, I am available. Thank you very much.

**Senator van Roggen:** Mr. Reurs, I would like to confine my questioning to that of certainty from a businessman's point of view. I often think that many of us think of Ottawa as not being part of the real world, and I am sure that the two ministers concerned, with the best of intentions, have seen that there is a problem and an outcry and came up with an exemption for these taxes for 1988. When that was not sufficient, a few weeks or days later a statement came from a still more senior minister of the Treasury Board that these taxes would not be imposed in 1988. I do not have the exact statement with me, but was it any time in the future?

**Senator MacDonald (Halifax):** On a long-term basis.

**Senator van Roggen:** A long-term basis—four years. It is on the record that these ships are worth a couple of hundred million dollars. It makes sense to me, as a layman, that you would not know where that ship would be several years into the future; in other words, that you could not make up your mind in November that a ship would be sent to a particular port in January. You have said that the arrangements for ticket sales, for airlines to arrange for the movement of passengers, for package deals and tourist industry deals have to be made a couple of years in advance. They have a situation where they do not know whether this legislation by Order in Council could be reimposed on them. They have to make arrangements far in advance, involving an investment of \$200 million. It is a risk that Canada is foolhardy in taking, in that cruise lines are simply going to do that without concern.

I would like you to develop that part of it, coupled with the evidence we had about Seattle. I had asked you a direct question as to whether or not your organization has been involved until now with the lobby that has been put together between the state of Alaska and the Port of Seattle to get an exemption in the Passenger Liners Act, similar to the exemption for Puerto Rico, so that these ships could leave Seattle rather than Vancouver to service this particular clientele. Has your organization been involved up until now in that lobby?

**Mr. Reurs:** No. Those representations were initiated in the Seattle area. They have organized an association which intends to pursue that. It is in the very early stages, as was suggested by Mr. Seymour. However, there is a precedent for it, because, as you mentioned, the Puerto Rico exemption actually allows foreign flag passenger ships under the Passenger Shipping Act to operate between Puerto Rico and other U.S. ports. That is by way of an exemption from the coast-wise restriction whereby unless the secretary of transportation indicates that there are U.S. flag ships available, those foreign flag ships can operate one way between the two ports or series of ports. There is no restriction on cruises in U.S. ports between Fort Lauderdale and Miami going to a series of islands including Puerto Rico and the Virgin Islands and then returning to the United States. It is the one-way part that is unique in that Puerto Rico legislation. There was a lot of opposition to it and also a lot of support. The interesting thing was that the Treasury Depart-

[Traduction]

nir tous les renseignements supplémentaires dont vous avez besoin. Merci.

**Le sénateur van Roggen:** Monsieur Reurs, je voudrais limiter mes questions au climat d'incertitude dans lequel sont plongés les hommes d'affaires. J'ai souvent l'impression qu'on est loin de la réalité à Ottawa. Les deux ministres concernés se sont assurément rendus compte, avec les meilleures intentions du monde, qu'il y avait un problème et ont proposé qu'on leur accorde une exemption pour l'année 1988. Lorsque cette mesure a été jugée insuffisante, le ministre du Conseil du Trésor a annoncé, quelques semaines ou jours plus tard, que ces taxes ne seront pas imposées en 1988. Je n'ai pas la déclaration exacte avec moi, mais était-ce pour une période à court ou à long terme?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** À long terme.

**Le sénateur van Roggen:** À long terme. Quatre ans. On sait que ces navires valent plusieurs centaines de millions de dollars. Je trouve normal, en tant que profane, qu'on ne puisse dire d'avance où se trouvera ce navire dans les années à venir. Autrement dit, que vous ne puissiez décider, en novembre, que vous l'enverrez dans un port en janvier. La vente des billets, les réservations auprès des compagnies aériennes, les voyages organisés, les offres de l'industrie du tourisme, vous avez dit que toutes ces choses doivent être organisées plusieurs années à l'avance. Ils ne savent pas si ce projet de loi pourrait leur être imposé à nouveau, par décret. Ils doivent faire des arrangements longtemps à l'avance avec des investissements de 200 millions de dollars. Le Canada a tort de croire que les compagnies de croisière pourront le faire sans problème.

J'aimerais connaître vos vues là-dessus et sur Seattle. Je vous avais demandé si votre organisation s'était jointe au groupe de pression mis sur pied par l'État de l'Alaska et le port de Seattle en vue d'obtenir une exemption de la Passenger Liners Act identique à celle qui s'applique à Porto Rico, de sorte que ces navires pourraient utiliser le port de Seattle plutôt que celui de Vancouver pour desservir leur clientèle. Avez-vous jusqu'à maintenant participé aux activités du groupe?

**M. Reurs:** Non. Cette initiative a pris naissance dans la région de Seattle. Ils ont mis sur pied une association qui a l'intention de faire du lobbying. Les choses en sont encore à l'état embryonnaire, comme l'a laissé entendre M. Seymour. Toutefois, il existe un précédent car, comme vous l'avez mentionné, l'exemption qui s'applique à Porto Rico permet en fait à des navires étrangers, en vertu de la Passenger Shipping Act, de voyager entre Porto Rico et les ports américains. Ces navires sont exemptés des restrictions qui s'appliquent à la zone côtière car, à moins que le Secrétaire aux transports indique qu'il y a des navires américains qui sont disponibles, ils peuvent faire un aller simple entre deux ports ou divers ports. Aucune restriction n'est imposée aux navires de croisière qui transitent entre Fort Lauderdale et Miami et qui se dirigent vers diverses îles, dont Porto Rico et les Îles vierges, avant de revenir aux États-Unis. C'est cette disposition sur l'aller simple qui fait que l'exemption visant Porto Rico est unique. Beaucoup s'y sont opposés, tandis que d'autres l'ont appuyée. Chose



[Text]

ment in the U.S. and the Customs Department actually administered the coast-wise law.

The Treasury Department was in favour of that particular exemption, because it saw it as a way of retaining that traffic coming and going at U.S. ports rather than circumventing them for various legislated reasons. The same thing happened when the U.S. Customs Service looked at their 24-hour law which, by regulation, limited the period of time that a foreign flag ship, embarking passengers at a U.S. port and calling at other U.S. ports en route to foreign ports, could stay in American ports. It ultimately came to the conclusion that it was negative from the American point of view because they should be encouraged to stay—

**Senator van Roggen:** Stay as long as possible.

**Mr. Reurs:** —in ports because they were spending all this money. Therefore the parallel to that in the Seattle situation is that in Seattle, as well as other ports—San Diego is another example—they realize that this cruise traffic means “big bucks”, to the local area and the area adjacent to it in terms of economics and business.

Therefore, Seattle, which has been eyeing this traffic from U.S. ports to Alaska, hit upon the idea: “Why don’t we try to get the same type of exemption, providing that there is no U.S. flag ships available that would then enable us to capture a good portion of that traffic so that we could go from Seattle to Alaska and back?” This is already permitted provided the ship goes through at least one other foreign port. But you cannot do it one way; you cannot go to Seattle via a Canadian port and land the passengers permanently in Alaska. That is what this group in Seattle is aiming for.

**Senator van Roggen:** It is aiming for an exemption for that.

**Mr. Reurs:** We are not involved in it to date, but we certainly will follow it and see what happens.

**Senator van Roggen:** If Bill C-52 stood unamended, do you think your organization would join in the Seattle lobby, or would you leave it up to individual members?

**Mr. Reurs:** It is difficult to give you a precise answer. I would say that if the legislation were to stand in its present form—which thereby generates these doubts and uncertainties, whether it is intended or not—it could certainly give impetus to others in Seattle and other places to say, “Why don’t we see what we can do to solve this problem, because then we will remove the uncertainty and then the ships can happily come and use our facilities which we then hope to expand”, et cetera.

Worldwide there is active competition for this traffic among the ports and ports of call for the reason stated: it means a lot of money to the local economy in both direct and indirect expenditures. In the Caribbean there are many examples of it. For instance, Jamaica, Nassau, and other islands are actively

[Traduction]

intéressante, c’est le Département du Trésor aux États-Unis et celui des Douanes qui s’occupaient de mettre en application cette loi.

Le Département du Trésor était en faveur de cette exemption parce qu’elle lui permettait de conserver le trafic en provenance et à destination des ports américains plutôt que de l’interdire pour diverses raisons législatives. La même chose s’est produite lorsque le Service des douanes américain a jeté un coup d’œil à leur loi de 24 heures qui, par règlement, limitait la période durant laquelle un navire étranger embarquant des passagers dans un port américain et s’arrêtant dans d’autres ports avant de se diriger vers des ports étrangers pouvait rester dans les ports américains. Ils sont arrivés à la conclusion que cette loi nuisait aux États-Unis parce qu’ils devraient être encouragés à rester—

**Le sénateur van Roggen:** Le plus longtemps possible.

**M. Reurs:** . . . dans les ports parce qu’ils dépensent tout cet argent. Par conséquent, il existe un parallèle avec Seattle parce que leur présence à Seattle et dans d’autres ports—comme San Diego—rapporte beaucoup à la région et aux régions avoisinantes sur le plan économique et commercial.

Par conséquent, Seattle, qui surveille le trafic transitant entre les ports américains et l’Alaska, s’est posé la question suivante: «Pourquoi n’essayons-nous pas d’obtenir le même genre d’exemption, à condition qu’il n’y ait pas de navires américains de disponibles, pour qu’on puisse ainsi s’emparer d’une bonne part du marché et permettre à ces navires de faire la navette entre Seattle et l’Alaska?» Il est déjà permis de le faire, à condition que le navire visite au moins un autre port étranger; mais on ne peut pas le faire dans un sens seulement. Vous ne pouvez pas partir de Seattle, passer par un port canadien et débarquer des passagers en Alaska. C’est l’objectif que vise le groupe de Seattle.

**Le sénateur van Roggen:** Il essaie d’obtenir une exemption pour cela.

**M. Reurs:** Nous ne nous sommes pas encore joints au groupe. Mais nous suivrons la situation de près afin de voir ce qui va se passer.

**Le sénateur van Roggen:** Si le projet de loi C-52 n’était pas modifié, pensez-vous que votre organisation se joindrait au groupe de L’pression, de Seattle ou laisseriez-vous chacun de vos membres prendre cette décision?

**M. Reurs:** Il est difficile de vous répondre. Si le projet de loi reste tel quel, avec tous les doutes et les incertitudes qu’il crée, que cela soit intentionnel ou non, il incitera certainement d’autres personnes à Seattle et ailleurs à dire: «Pourquoi ne voyons-nous pas ce que nous pouvons faire pour régler ce problème, dissiper l’incertitude et inviter les navires à utiliser nos installations que nous pourrions ensuite, nous l’espérons, développer», etc.

Les ports et les ports d’escale à l’échelle internationale se livrent une vive concurrence pour les raisons que nous avons mentionnées. Ces activités injectent beaucoup d’argent dans l’économie locale, tant de façon directe qu’indirecte on en voit de nombreux exemples dans les Antilles. La Jamaïque, Nassau

*[Text]*

pursuing the trade not only to get ships to come there as ports of call, but also to improve their facilities, to have a better airfield, to enable wide-bodied planes to fly in, and physically to turn the ship around in those places. It provides employment and all of the other things that you are fully aware of, because you know how much this trade has expanded and how much it means to British Columbia.

Basically there is no desire on the part of the industry I represent—there are some lines that are not members of ICPL—to voluntarily move from this base of operation in Vancouver. It has been very satisfactory and is a very interesting destination in itself. The whole thing has worked out very well, as the record shows, because it has been a flourishing business.

I do not think anybody in the industry, in his right mind, would voluntarily say “Why don’t we see if we can help some other port develop itself and then we will move away from Vancouver”. There are a lot of advantages to Vancouver, not just from the tourist aspect but also operationally. I think it would be a response to the uncertainty caused by the legislation, which might then lend support to those who say “These people in Seattle and other ports have a good point, so we will not oppose them, that maybe we should help them because it gives us another option”.

**Senator van Roggen:** From the cruise shipowner’s point of view, if the legislation were amended, would Seattle be a suitable port from which to serve this trade from?

**Mr. Reurs:** I do not want to get into the technicalities because that is not my field of expertise. On the other hand, generally speaking, one can say that it is an admirable port. It is very protected. Given the right kind of investment and incentive, it has all of the potential to invest in the plant and equipment, which Vancouver has already been doing because initially it did not have very good facilities for this type of traffic. It was acceptable, but it has gradually spawned these different investments.

**Senator van Roggen:** We were landing the passengers in warehouses only a few years ago.

**Mr. Reurs:** That was not uncommon about 12 years ago in New York City. Gradually things have improved, and you now have a very impressive terminal there; and there are other facilities that are in the planning stage. Given the right incentive, I am sure that Seattle could accomplish the same. It is a beautiful harbour, and it is very well protected. It also has a very good airport, which provides high frequency transportation from many parts of the United States and the rest of the world; so it is accessible from a long distance.

**Senator van Roggen:** Apart from using Seattle, you said that if this legislation stood, the ships could change their pattern; but you did not say how. They prefer not to because it would be awkward. The other day I heard someone say that one ship had even considered making Juneau its home base; but I did not follow the reasoning. Can you give us an example of how patterns might be changed to cope with this?

*[Traduction]*

et d’autres îles, par exemple, exploitent activement ce commerce; ils s’efforcent non seulement d’accueillir les navires dans leurs ports, mais également d’améliorer leurs installations, leur terrain d’aviation, afin d’accueillir des avions gros porteurs, et d’aménager leurs ports pour que les navires puissent y manœuvrer. Cela crée des emplois et apporte plusieurs autres avantages, que vous connaissez déjà parce que vous savez à quel point le secteur s’est développé et l’importance qu’il revêt pour la Colombie-Britannique.

En gros, les entreprises que je représente—car certaines compagnies ne sont pas membres de l’ICPL—ne souhaitent pas abandonner volontairement cette base d’opérations à Vancouver. Elle s’est avérée très satisfaisante et c’est une destination intéressante en elle-même. Comme les faits le prouvent, elle est très rentable.

Personne dans le secteur ne dirait volontairement: «Pourquoi ne voyons-nous pas si nous ne pouvons pas participer à l’expansion d’un autre port, et ensuite nous quitterons Vancouver». Le fait d’être à Vancouver comporte de nombreux avantages, non seulement du point de vue touristique, mais également opérationnel. Je crois que l’incertitude que crée le projet de loi pourrait renforcer l’argument de ceux qui disent: «Ces personnes à Seattle et dans d’autres ports ont raison. Nous devrions peut-être les aider parce que cela nous donnera une autre option».

**Le sénateur van Roggen:** Du point de vue du propriétaire d’un navire de croisière, si le projet de loi était modifié, le port de Seattle conviendrait-il à ce genre d’activité?

**M. Reurs:** Je ne veux pas entrer dans les détails parce que je ne suis pas spécialisé dans ce domaine. D’autre part, ce port, dans l’ensemble, est excellent. Il est bien protégé. Les activités pourraient, avec une aide financière adéquate, améliorer les installations et le matériel, ce que Vancouver a fait déjà parce que, à l’origine, ces installations ne convenaient pas tellement à ce genre de commerce. Elles étaient acceptables mais, petit à petit, elles ont fait l’objet d’améliorations grâce à des investissements de ce genre.

**Le sénateur van Roggen:** Il y a à peine quelques années, nous débarquions les passagers dans des entrepôts.

**M. Reurs:** C’est ce qui se faisait, il y a environ 12 ans, à New York. Les choses se sont améliorées à la longue et le port dispose maintenant d’une gare maritime impressionnante, alors que d’autres installations sont à l’étape de la planification. Seattle pourrait accomplir la même chose, si elle disposait de stimulants appropriés. Le port est très beau et bien protégé. La ville possède également un très bon aéroport offrant de nombreux vols vers diverses régions des États-Unis et du monde. Le port est donc très accessible.

**Le sénateur van Roggen:** Vous avez dit que si ce projet de loi n’était pas modifié, outre qu’ils utiliseraient le port de Seattle, les navires pourraient changer de trajet mais vous ne nous avez pas expliqué comment. Ils préfèrent ne pas le faire, parce que cela leur cause des problèmes. L’autre jour, j’ai entendu quelqu’un qui disait qu’un navire avait même envisagé de faire de Juneau son port d’attache. Mais je n’ai pas compris pour-



[Text]

**Mr. Reurs:** Given the fact that Vancouver offers the opportunity for passenger ship operators to embark passengers for the round trip to foreign destinations, such as Alaska—and also one way, because then it is a straight international voyage from Vancouver to Alaska and disembarking there permanently—leaving aside the wording of the present bill, which would imply that, if you went by air and bus and returned to Vancouver, you might still be considered to be subject to the coastal ban, Vancouver clearly gives foreign flag operators the option to engage in round trips and one-way trips; whereas if you did that from a U.S. port, and you still saw Alaska as your ultimate destination on a round trip cruise, you would simply embark passengers in Seattle and make one or more port calls for sightseeing purposes in Canada, then proceed to Alaska, and then return to Seattle. There is no problem with that under the existing legislation.

For the one-way passengers, you would have to find a different solution. If you wanted to take them from Seattle—

**Senator van Roggen:** And drop them in Anchorage.

**Mr. Reurs:** —you could then go from Seattle, call at a Canadian port, embark your one-way passengers, drop them off in Alaska and then return to Seattle. Those people could then go home whichever way is most appropriate. They would not necessarily have to return to—

**Senator van Roggen:** You could drop them off.

**Mr. Reurs:** If you embarked them at Vancouver.

**Senator van Roggen:** But if you embarked them in Seattle—

**Mr. Reurs:** You would have to bring them back to Seattle.

**Senator van Roggen:** Seattle requires a two-week cruise as opposed to the one-week cruise that many of them take by going one way.

**Mr. Reurs:** It depends where you go in Alaska, but it would take a little extra time. You could design a one-week cruise round trip to southeast Alaska. If you wanted to go further afield, then it has to be one way. All that we are suggesting is that if you operate from Seattle, or other nearby U.S. ports, there is no objection to the round trip type of cruise calling at Canadian ports en route. For one-way traffic, that would be a matter of embarking at a Canadian port and taking them to Alaska, and that is the end of it. So that would be a one-way voyage.

I believe that statistics show, depending on the cruise operator, that about 50 per cent is one-way traffic and the rest are round trip.

**Senator van Roggen:** A foreign vessel can embark passengers at an American port—Seattle in this case—and drop

[Traduction]

quoi. Pouvez-vous nous dire comment les trajets pourraient être modifiés pour surmonter ce problème?

**M. Reurs:** Le port de Vancouver permet aux exploitants de navires d'embarquer des passagers qui se dirigent vers des destinations étrangères comme l'Alaska, à la fois pour l'aller et le retour et pour l'aller seulement parce qu'il s'agit d'un voyage international de Vancouver à l'Alaska, sans tenir compte du libellé du projet de loi actuel qui laisse entendre que si vous voyagez par avion et par autobus, et que vous revenez à Vancouver, vous pourriez toujours être assujetti à l'interdiction. Il est clair que le port de Vancouver permet aux exploitants de navires étrangers d'effectuer des aller-retour et des voyages simples. Si vous partiez d'un port américain et que l'Alaska constituait votre destination finale dans une croisière aller-retour, vous ne feriez qu'embarquer des passagers à Seattle et arrêter dans un ou plusieurs ports pour permettre aux passagers de visiter le Canada, avant de poursuivre le voyage vers l'Alaska et regagner ensuite Seattle. Le projet de loi actuel ne pose aucun problème en ce sens.

Il faudrait trouver une autre solution pour les passagers qui voyagent dans un sens seulement. Si vous voulez les amener de Seattle—

**Le sénateur van Roggen:** Et les débarquer à Anchorage.

**M. Reurs:** Vous pourriez aller de Seattle à un port canadien, prendre les passagers qui voyagent dans un sens seulement, les débarquer en Alaska et ensuite regagner Seattle. Ces personnes pourraient revenir chez elles en utilisant le moyen de transport qui leur convient le plus. Il ne serait pas nécessaire qu'elles retournent à—

**Le sénateur van Roggen:** Vous pourriez les déposer en cours de route.

**M. Reurs:** Si vous les embarquez à Vancouver.

**Le sénateur van Roggen:** Mais si vous les embarquez à Seattle—

**M. Reurs:** Il faudrait que vous les rameniez à Seattle.

**Le sénateur van Roggen:** Seattle exige une croisière de deux semaines plutôt qu'une croisière d'une semaine que font bon nombre de personnes en prenant un aller simple.

**M. Reurs:** Cela dépend de votre destination en Alaska. Cela prendrait un peu plus de temps. On pourrait organiser une croisière d'une semaine, aller-retour, au sud-est de l'Alaska. Si vous voulez aller plus loin, il faudrait effectuer un aller simple. Tout ce que nous disons, c'est que si vous opérez à partir de Seattle ou d'autres ports américains voisins, rien n'empêche les navires de croisière de faire l'aller-retour en s'arrêtant à un port canadien en cours de route. Pour les navires qui font un aller simple, il faudrait embarquer les voyageurs, d'un port canadien et les amener jusqu'en Alaska, un point c'est tout. Il s'agirait d'un aller simple.

Si l'on se fie aux statistiques, les allers simples représentent 50 p. 100 des voyages, et les allers retours le reste, selon l'exploitant du navire.

**Le sénateur van Roggen:** Un navire étranger peut embarquer des passagers dans un port américain—Seattle dans ce cas-ci—et les déposer dans un autre port américain, à condi-



[Text]

them off at another American port so long as they stop at a foreign port on the way.

**Mr. Reurs:** No. The basic rule is that if you embark passengers at a U.S. port, you can call at other U.S. ports—there is no limit on that within your itinerary—and return to the same American port provided that you have gone to at least one foreign port on the itinerary. In your case, you are talking about a voyage from Seattle back to Seattle visiting other U.S. ports, namely, Alaska. The ship then has to stop in at least one foreign port.

**Senator van Roggen:** Prince Rupert.

**Mr. Reurs:** It could be anywhere.

**Senator Van Roggen:** For how long?

**Mr. Reurs:** It is immaterial, usually a couple of hours or a day. However, if you want to go from Seattle to foreign ports and other U.S. ports and then ultimately disembark passengers in San Francisco, that is not permitted unless you go to a so-called distant foreign port—which, for instance, could be South America, the Far East or Europe.

**Senator van Roggen:** They could run the Alaskan cruises out of Seattle, touching a Canadian port for a couple of hours, such as Prince Rupert, so long as it is a return trip and not a one-way trip.

**Mr. Reurs:** Yes.

**The Chairman:** Are there any further questions? Thank you, gentlemen. Our next witness is Mr. Coleridge, the director of Tourism Development Vancouver.

**Mr. James Coleridge, Director of Tourism Development for Tourism Vancouver:** Thank you, Mr. Chairman, honourable senators. I would like to make one correction on the agenda. The name is correct, James Coleridge. I am director of tourism development for Tourism Vancouver. That is my formal position. I am here on behalf of the Vancouver Hotel Association and Tourism Vancouver to address Bill C-52's relationship to the Canada-Alaska cruise industry.

The two organizations, the Vancouver Hotel Association and Tourism Vancouver, are the two largest tourism organizations in the greater Vancouver area. Today, under the Vancouver Hotel Association banner, I am representing 27 hotels, which employ over 2,000 people in the Vancouver area. Tourism Vancouver has over 650 private sector members and the highest percentage of private contribution in Canada to any tourism organization.

You have heard from many of the cruise lines and organizations affected by Bill C-52. What I hope to do today is to introduce a point of view from the industry. I would like to start by leaving you with three thoughts that I hope you will consider in your deliberations. First, what has been said regarding the hotel tourism industry supporting Bill C-52 is a fallacy. We do not, and will not, support any bill which does more harm than good to the hotel tourism industry. Secondly, the west coast cruise industry is a contributing factor, not a

[Traduction]

tion que le navire fasse escale dans un port étranger en cours de route.

**M. Reurs:** Non. Si vous embarquez des passagers dans un port américain, vous pouvez vous arrêter dans d'autres ports aux États-Unis—et il n'y a aucune limite quant au nombre—et regagner le même port américain, à condition que vous ayez visité au moins un port étranger en cours de route. Dans votre cas, vous parlez d'un navire à destination et en provenance de Seattle qui visite d'autres ports américains, notamment l'Alaska, et qui visite au moins un port étranger.

**Le sénateur van Roggen:** Prince Rupert.

**M. Reurs:** Qui peut se trouver n'importe où.

**Le sénateur van Roggen:** Pendant combien de temps?

**M. Reurs:** Cela n'a pas d'importance. Habituellement, quelques heures ou une journée. Toutefois, si vous voulez partir de Seattle et vous arrêter dans des ports étrangers et ensuite dans des ports américains avant de débarquer vos passagers à San Francisco, vous ne pouvez le faire que si vous vous arrêtez dans un port étranger éloigné qui pourrait se trouver, par exemple, en Amérique du Sud, en Extrême-Orient ou en Europe.

**Le sénateur van Roggen:** Les navires de croisière de l'Alaska pourraient partir de Seattle, s'arrêter dans un port canadien pendant quelques heures, comme Prince Rupert, à condition qu'il s'agisse d'un aller-retour, et non pas d'un aller simple.

**M. Reurs:** Oui.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Merci, messieurs. Nous accueillons maintenant M. Coleridge, directeur de Tourism Development Vancouver.

**M. James Coleridge, directeur du tourisme, Tourism Vancouver:** Merci, monsieur le président, honorables sénateurs. J'aimerais apporter une correction à l'ordre du jour. Mon nom est exact, James Coleridge. Je suis le directeur du tourisme pour Tourism Vancouver. C'est mon titre officiel. Je suis ici au nom de la Vancouver Hotel Association et de Tourism Vancouver pour vous parler du projet de loi C-52 et des croisières Canada-Alaska.

Ces deux organisations, soit la Vancouver Hotel Association et Tourism Vancouver, sont les deux plus importantes organisations de tourisme dans l'agglomération de Vancouver. Je représente aujourd'hui 27 hôtels membres de la Vancouver Hotel Association qui emploient plus de 2 000 personnes dans la région de Vancouver. Tourism Vancouver regroupe plus de 650 membres du secteur privé. Elle compte le plus fort pourcentage de financement privé de toutes les organisations touristiques au Canada.

Vous avez eu le loisir d'entendre bon nombre de représentants de compagnies de croisière et d'organisations touchées par le projet de loi C-52. Ce que j'espère faire aujourd'hui, c'est de vous présenter le point de vue du secteur. J'aimerais au départ faire trois observations dont vous tiendrez compte, je l'espère, dans vos délibérations. D'abord, il est faux que l'industrie hôtelière appuie le projet de loi C-52. Nous n'appuierons pas de projet de loi qui compromet l'avenir de l'industrie hôtelière touristique. Deuxièmement, les compagnie

*[Text]*

competitive factor, to the economic growth of the hotel tourism industry in greater Vancouver. Thirdly, in support of existing Vancouver business and toward encouraging positive growth in the future, Mr. Chairman and honourable senators, we recommend that the definition of coast trading be modified to exclude, not exempt, international leisure cruises from Bill C-52.

Any actions which jeopardize or cause uncertainty in the Canadian-Alaska cruise industry, as in the case of Bill C-52, must be dealt with directly and permanently. We must face this question now, not on an annual basis as has been suggested. We should eliminate the uncertainty in order to give a greater sense of security for the industry which has been built up in the Vancouver area to support the cruise lines.

Cruise lines are big business to Vancouver. In the earlier presentation, they talked about competition. We note that our neighbours to the south are very competitive. We know that Seattle is interested and would like to see—and we also would like to see—the cruise lines go to the Seattle port. I have with me today a press release dated December 2 from Washington, which states:

Congressman Don Young, Republican from Alaska, today introduced legislation which would authorize the transportation of passengers on foreign flag ships from ports in southeast and south-central Alaska. This bill would allow passengers to embark at ports in the lower 48 and then disembark at Alaskan ports.

Gentleman, we have some real concerns here. We recognize that foreign ports may take their own actions to try to relieve the positive benefits to the Vancouver economy, but I do not think that we should be doing a disservice to our own industry by taking such action as suggested in Bill C-52. The press release states further:

There is nothing I would like to see more than U.S. flag passenger ships plying this trade, but unfortunately, the only ships currently in this lucrative business are foreign flag ships leaving from Canadian ports.

What he is saying is that he wants our business, and I hope we do not give it to him.

Why should we support this business? It is simple: it means jobs. There are dollars that go into the local economy. I stated earlier whom we represent, and a good number of our members and associations receive positive benefits from the cruise lines. Of the 19 ships that are currently on the Alaska cruise line, 17 are using Vancouver as their home port. Last year we had 313,000 passengers come through Vancouver itself, and many of those returned to spend more than just the one day or a few hours in the Vancouver area. When they are there, they spend their money, and that money means jobs in our economy.

*[Traduction]*

de croisière sur la côte Ouest ne nous font pas concurrence; elles contribuent au contraire à la croissance économique de l'industrie hôtelière touristique dans la région de Vancouver. Troisièmement, afin d'appuyer et de favoriser l'essor de ce secteur d'activité à Vancouver, nous vous recommandons, monsieur le président et honorables sénateurs, de modifier la définition de cabotage de façon à exclure, et non pas d'exempter, les croisières internationales du projet de loi C-52.

Toute mesure qui risque de compromettre la viabilité des compagnies de croisière qui font la navette entre le Canada et l'Alaska, ou de semer l'incertitude chez celles-ci, comme c'est le cas avec le projet de loi, doit être supprimée. Nous devons nous attaquer à ce problème dès maintenant, et non pas sur une base annuelle comme certains l'ont proposé. Il faut supprimer l'incertitude ainsi créée afin de donner un plus grand sentiment de sécurité au secteur qui s'est développé dans la région de Vancouver pour desservir l'industrie des croisières.

Les paquebots de croisière jouent un rôle très important dans l'économie de Vancouver. Le témoin précédent a parlé de la concurrence. Nos voisins du Sud sont très compétitifs. Nous savons que Seattle aimerait bien que les paquebots de croisière empruntent son port. Je vous lis un extrait d'un communiqué provenant de Washington en date du 2 décembre:

Le membre du Congrès Don Young, représentant républicain de l'Alaska, a présenté aujourd'hui un projet de loi visant à autoriser le transport de passagers à bord de bateaux battant pavillon étranger à partir de ports situés dans le sud-est et le centre-sud de l'Alaska. Ce projet de loi permettrait d'embarquer des passagers dans les ports situés aux États-Unis et de les débarquer dans les ports de l'Alaska.

Messieurs, certains aspects de ce projet de loi nous préoccupent. On ne peut naturellement pas empêcher les ports étrangers de prendre des mesures afin d'attirer les paquebots de croisière qui profitent tellement à l'économie de Vancouver, mais je crois que nous nuirions à notre propre industrie si nous adoptions les mesures proposées dans le projet de loi C-52. Je continue de citer le communiqué:

Je n'aimerais rien de mieux au monde que de voir des paquebots battant pavillon américain faire ce trajet, mais malheureusement, les seuls bateaux qui font ce commerce lucratif sont actuellement des bateaux battant pavillon étranger dont les ports d'attache sont canadiens.

Le membre du Congrès veut donc nous enlever nos clients et j'espère que nous ne le permettrons pas.

Pourquoi faut-il soutenir cette industrie? Tout simplement parce qu'elle crée des emplois. Bon nombre des membres et des associations que nous représentons tirent profit des paquebots de croisière. Sur les 19 navires qui font actuellement la croisière en Alaska, 17 partent de Vancouver. L'an dernier, 313 000 passagers sont venus prendre leur bateau à Vancouver et bon nombre d'entre eux sont revenus y passer plus de temps. Lorsqu'ils visitent la ville, ils dépendent de l'argent et cet argent permet de créer des emplois.



*[Text]*

It was suggested earlier that the cruise ship passengers were embarking in warehouses. As we all know, the federal government and Canada Place invested \$178 million to attract and maintain the cruise industry in Vancouver. That was a positive action, and I would hope that in future bills, acts and legislative activities support that investment.

Just recently a second proposal was submitted to the City of Vancouver by Marathon Realty for a second cruise ship facility. What this means is that the past has been good to us from the point of view of cruise lines, and currently it is also very good; but the future looks even better. A second cruise ship facility in the Vancouver harbour is of great importance to our industry. We would hope that any activity, such as Bill C-52, would encourage the growth of this industry.

In 1988 the impact was \$66 million to \$85 million in the local economy. Recently Tourism Canada conducted a study with Niagara Falls, and it was determined that of every million dollars spent in the local economy, 56 jobs were created. There is a direct correlation that we, as industry, represent and accept, that when a tourist spends money the whole economy improves.

I would like to make reference to Gary Duke and Associates Report on the Alaska cruise industry. Under table XI, dealing with economic benefits, I would like to refer to those items under "Passenger related". I mentioned earlier that between \$66 million and \$85 million was the positive direct economic impact on the Vancouver and Canadian and British Columbia economy. Of that \$66 million to \$85 million, Between \$3.9 million and \$4.6 million go to hotel accommodation and meals; for tours and excursions, \$1.3 million to \$1.7 million; for general expenditures, \$8.6 million to \$1.3 million. There are a couple of others, but the total is between \$30 million and \$43 million.

I would like to draw your attention to a letter submitted by the president of the Vancouver Hotel Association sent to the Prime Minister, the Minister of Finance, the Minister of Transport, and members of Parliament, dated June 7. In this letter it states that the new definition of coasting trade will, in effect, expose ships engaged in what has been acknowledged to be an international voyage for decades to taxation under the Customs Tariff Act and Excise Act as those ships were engaged in domestic trade.

I do not claim to be an expert in any of those acts, but I wish to state that the industry supports the business that we have and is currently working to encourage its growth. The message I have heard, in the hour and fifteen minutes that I have been here, is that there are a lot of organizations and industries concerned about the impact of Bill C-52; that there are ministerial statements that clarify positions; that there are letters from different organizations. It may be unintentional or accidental, but this bill has caused alarm within the industry itself. We need to give the cruise lines a greater sense of security. We know what are the benefits, but we also know what will be the

*[Traduction]*

On a dit tout à l'heure que les paquebots de croisières débarquaient leurs passagers dans des entrepôts. Comme nous le savons, le gouvernement fédéral et Place Canada ont investi 178 millions de dollars dans le but d'attirer les paquebots de croisière à Vancouver. Il s'agissait d'une mesure positive, et j'espère que les projets de loi qu'on présentera dans l'avenir chercheront à soutenir cet investissement.

Récemment, *Marathon Realty* a proposé à la ville de Vancouver de construire une deuxième gare maritime destinée aux paquebots de croisière. Nous avons profité dans le passé du passage de ces paquebots, et nous en profiterons encore davantage dans l'avenir. La construction d'une deuxième gare destinée aux paquebots de croisière dans le port de Vancouver revêt une grande importance pour notre industrie. Nous souhaitons que les mesures comme le projet de loi C-52 favorisent sa croissance.

En 1988, l'économie locale a tiré de 66 à 85 millions de dollars de notre industrie. Dernièrement, Tourisme Canada a mené une étude dans la région des chutes de Niagara qui lui a permis de conclure que 56 emplois sont créés chaque fois qu'on dépense 1 million de dollars sur place. Chaque fois qu'un touriste dépense de l'argent, toute l'économie en profite.

J'aimerais vous entretenir du rapport présenté par la firme Gary Duke et associés sur l'industrie des croisières en Alaska. Au Tableau 11 qui porte sur les avantages économiques, je vous renvoie à la rubrique intitulée «Avantages liés aux passagers». J'ai mentionné plus tôt que l'industrie des croisières rapportait entre 66 et 85 millions de dollars à l'économie de Vancouver et de la Colombie-Britannique. De cette somme, de 3,9 à 4,6 millions de dollars sont dépensés en frais d'hôtel, de logement et de nourriture; de 1,3 à 1,7 millions de dollars sont consacrés aux visites et aux excursions et de 8,6 à 13,9 millions de dollars sont engagés au titre des dépenses générales. Il y a quelques autres postes qui représentent au total entre 30 et 43 millions de dollars.

J'aimerais porter à votre attention la lettre qu'envoyait le 7 juin dernier le président de la Vancouver Hotel Association au premier ministre, au ministre des Finances, au ministre des Transports et aux autres parlementaires. Il fait remarquer dans sa lettre qu'en raison de la nouvelle définition donnée au cabotage, des navires qui entreprennent ce qu'on considère depuis toujours comme un voyage international devront payer des droits et des taxes prévus par le Tarif des douanes et la Loi sur la taxe d'accise tout comme les navires qui s'adonnent à des activités commerciales dans des eaux intérieures.

Je ne prétends pas connaître à fond ces lois, mais je tiens à souligner que l'industrie appuie ce secteur d'activité et s'efforce d'en favoriser la croissance. Ce qui ressort de nos discussions aujourd'hui, c'est que beaucoup d'organismes et d'industries s'inquiètent des conséquences du projet de loi C-52. Le ministre a dû publier des communiqués pour préciser son intention et différents organismes ont fait connaître leurs points de vue. Ce n'était peut-être pas l'intention du gouvernement, mais ce projet de loi a suscité de l'inquiétude au sein de l'industrie elle-même. Nous devons rassurer les compagnies de croisière. Nous savons quelles sont les retombées économiques



[Text]

cost if we lose that industry in our Vancouver area. We trust that our message today will clearly indicate that we want the business, that it complements our economy, and that we support it.

I will conclude by stating that by having an exemption we do not believe there is the intention to cause alarm or concern to the industry; but that exclusion will allow proper planning in a business and industry which benefits Canada as a whole. I would hope that the suggested amendment, to exclude and not exempt the international cruise lines such as the Canadian-Alaska cruise industry, will be looked upon favourably by this committee—as well as by the government task force, which I understand will be appearing in Vancouver in the first week of July and where we will be making a similar presentation—and we hope that you will agree with our sentiments and come to our aid. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, sir. The next witness is Mr. Sjoquist, Executive from the Canadian Merchant Service Guild.

**Mr. Maury Sjoquist, Executive President, Canadian Merchant Service Guild:** Mr. Chairman, my name is Maury Sjoquist. I am the executive president of the Canadian Merchant Service Guild. With me is Mr. Larry Dempsey who is the executive secretary-treasurer of our organization. I would like to thank the committee for the opportunity to speak today on this matter. We have prepared a brief on short notice, which I would like to present today. We went through a similar exercise with the Commons committee, and we were in favour of many of the amendments they made, although there were others that they did not make, which we feel they should have. I will go through the brief and explain, for the information of honourable senators, who we are and what we do.

The Canadian Merchant Service Guild was originally established by an Act of Parliament on June 6th, 1919, essentially to unite fraternally Canadian seamen and also initially to provide those seamen, as well as their dependents, with some insurance protection. On November 18th, 1980, this Act was amended and passed by Parliament as Bill S-12, which is the Act of Incorporation and Constitution of the Canadian Merchant Service Guild.

Our present day objectives are to promote the social, economic, cultural, educational and material interests of Ships' Masters, Chief Engineers, Officers and Pilots, and of other persons whose employment is directly related to Maritime operations.

We represent the vast majority of masters, mates, pilots and engineers in the Canadian shipping industry in all sectors, including the Great Lakes, the B.C. towboat industry, the Arctic, and marine Atlantic and offshore supply vessels. We are also the certified bargaining agent for government ships' officers employed with the Canadian Coast Guard, the Department of National Defence civilian vessels, Fisheries and Oceans, and the Department of Public Works, as well as the marine instructors at coast guard colleges.

[Traduction]

de cette industrie et nous savons aussi ce qu'il en coûtera à l'économie si la région de Vancouver en est privée. Ce dont nous voulons vous convaincre aujourd'hui, c'est que cette industrie est nécessaire à notre économie.

Je voudrais en conclusion dire que l'exemption inquiète cette industrie, même si je ne crois pas que telle était l'intention, et que seule une exclusion totale peut rassurer une industrie qui profite à l'ensemble du Canada. J'espère que vous envisagerez sérieusement de recommander d'exclure, et non pas d'exempter, de l'application de la loi les compagnies de croisière internationales comme celles qui font le parcours entre le Canada et l'Alaska et que c'est aussi ce que fera le Groupe de travail qui, si je ne m'abuse, tiendra des audiences à Vancouver durant la première semaine de juillet. Nous exposerons les mêmes vues devant ce groupe de travail. J'espère que vous partagerez nos vues et que vous chercherez à nous aider. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Avez-vous des questions? Je vous remercie, monsieur. Notre prochain témoin est M. Sjoquist, président de la Guilde de la marine marchande du Canada.

**M. Maury Sjoquist, président, Guilde de la marine marchande du Canada:** Monsieur le président, je m'appelle Maury Sjoquist. Je suis président de la Guilde de la marine marchande du Canada. M. Larry Dempsey, secrétaire-trésorier de notre organisme, m'accompagne aujourd'hui. J'aimerais remercier le Comité de m'accueillir aujourd'hui. Malgré un court préavis, nous avons préparé un mémoire que nous voudrions vous présenter. Nous avons déjà exposé notre point de vue devant le Comité de la Chambre. Nous appuyons bon nombre des modifications qu'il a recommandées, mais nous croyons qu'il aurait pu en présenter d'autres. Je vous expliquerai d'abord qui nous sommes et ce que nous faisons au cas où certains sénateurs ne le sauraient pas.

La Guilde de la marine marchande du Canada a été créée par voie législative le 6 juin 1919 essentiellement dans le but de regrouper les marins canadiens et de les assurer, ainsi que leurs personnes à charge. Le 18 novembre 1980, le Parlement a adopté le projet de loi S-12 qui modifiait la loi originale et qui constituait en société la Guilde de la marine marchande du Canada.

L'objectif actuel de la Guilde est de défendre les intérêts sociaux, économiques, culturels et éducatifs des capitaines, des ingénieurs en chef, des officiers et des pilotes ainsi que des autres personnes dont les fonctions ont directement trait aux activités maritimes.

Nous représentons la vaste majorité des capitaines, des seconds, des pilotes et des ingénieurs dans l'industrie canadienne des transports maritimes, que ces personnes travaillent dans la région des Grands Lacs, dans l'industrie des remorqueurs en Colombie-Britannique, dans l'Arctique, ou sur des bateaux d'approvisionnement au large des côtes ou dans l'Atlantique. Nous constituons aussi l'agent de négociation accrédité des officiers de marine au service de la garde côtière canadienne, du ministère de la Défense nationale (vaisseaux civils), du ministère des Pêches et Océans, du ministère des

[Text]

Our membership is approximately 5,000 members, comprising 3,000 in the East and 2,000 in the West.

The Guild's national office is in Ottawa with branch offices in Vancouver, Montreal, Thorold, Dartmouth and St. John's. We represent members under approximately sixty (60) collective agreements and also members who are managerial exclusions such as masters and entrepreneur pilots.

Our general position with respect to Bill C-52 is the following: Subject to the exceptions which we will set out, the Guild supports Bill C-52 as a piece of legislation which is extremely necessary and long overdue. The concept of protection and reservation of Canada's coasting trade, including all Canadian arctic waters and territorial sea, is close to the heart of all Canadian mariners.

The definition of "coasting trade" in Article 2 (1) of the bill finally clarifies the true context of coasting trade. It is our understanding that this definition will now consider the origin and destination of goods or passengers rather than the departure and destination points of the ship itself. We support the principle that all commercial marine activity within Canadian waters is considered coasting and fully agree that all maritime transport activities should be restricted to Canadian ships. However, despite some very positive amendments made by the recent Parliamentary committee, as amended and reported March 16, 1988, we still have some concerns regarding subsection 3 of the Bill.

The specific reason for our concern is that this subsection is not clear to us and requires clearer definition. We are uncertain as to when a fishing vessel is operating under the Coastal Fisheries Protection Act and when it is operating in a commercial marine activity. The Guild is certainly opposed to any automatic exclusion of vessels operated by the Government engaged in any fishing activity as, in most cases, Canadian vessels could be available for such activities; and, if they were not, then the provisions of the Bill would apply and the Agency would make the determination.

The particular provision, in subsection 3(3)(b), though amended by the Parliamentary committee, is still of concern to the Guild. It is a fact that almost no such activity is presently taking place by Canadian ships. However, it is a certainty that such activity never will take place by Canadian ships if this provision remains in the bill. The main reason for the lack of such activity is manning, whereas operation of Canadian vessels would require employment of Canadian ships' officers and crew who are adequately paid with good working conditions versus foreign, likely Third World seafarers, where wages and conditions are at minimal standards. This is an undeniable fact to all of the seafaring unions who have been approached over the past few years by operators of such vessels who, when faced with the reality of properly paying seafarers livable

[Traduction]

Travaux publics ainsi que des instructeurs maritimes des collèges de la garde côtière.

Notre Guilde compte environ 5 000 membres, dont 3 000 se trouvent dans l'Est et 2 000, dans l'Ouest.

Le siège social de la Guilde se trouve à Ottawa, mais nous avons aussi des bureaux à Vancouver, Montréal, Thorold, Dartmouth et St. John's. Nous représentons les intérêts de membres qui sont régis par environ soixante (60) conventions collectives différentes ainsi que les intérêts de personnes qui sont exclues de ces conventions parce qu'elles exercent des fonctions d'administration comme les capitaines et les pilotes entrepreneurs.

Voici notre position générale quant au projet de loi C-52. Sous réserve des exceptions dont je vais vous parler, la Guilde appuie le projet de loi C-52 qui lui paraît une mesure extrêmement nécessaire qu'on a déjà trop tardé à prendre. Tous les marins canadiens ont à cœur qu'on protège l'industrie du cabotage, y compris dans les eaux et la mer territoriale de l'Arctique canadien.

La définition donnée au paragraphe 2(1) du projet de loi précise enfin en quoi consiste exactement le cabotage. Si nous avons bien compris, cette définition est fondée sur l'origine et la destination des marchandises ou des passagers plutôt que sur le point de départ et d'arrivée du navire lui-même. Nous appuyons le principe voulant qu'on considère comme du cabotage toute activité maritime commerciale à l'intérieur des eaux canadiennes et nous approuvons sans réserve la décision de réserver toutes les activités du transport maritime aux navires canadiens. Cependant, malgré les amendements positifs proposés par le Comité de la Chambre le 16 mars 1988, nous continuons d'entretenir des réserves au sujet du paragraphe 3 du projet de loi.

À notre avis, il est nécessaire de préciser davantage l'objet du paragraphe. Nous ne savons pas exactement quand les activités d'un navire de pêche sont régies par la Loi sur la protection des pêcheries côtières et quand ces activités peuvent être considérées comme des activités maritimes de nature commerciale. La Guilde s'oppose certainement à une exclusion automatique de navires de pêche gouvernementaux étant donné que, dans la plupart des cas, des navires canadiens seraient disponibles pour ces activités et que, dans le cas contraire, les dispositions du projet de loi s'appliqueraient et la décision reviendrait à l'agence.

L'alinéa 3(3)b), bien qu'il ait été modifié par le Comité de la Chambre, préoccupe toujours la Guilde. Il est incontestable que presque pas de navires canadiens ne s'adonnent à cette activité actuellement. Il est presque certain qu'il n'y en aura jamais si cette disposition demeure dans le projet de loi. La raison principale de cette situation est qu'il faudrait offrir à l'équipage de bâtiments canadiens une rémunération et des conditions de travail de loin supérieures à ce qu'on offre aux équipages du tiers monde. Tous les syndicats maritimes sont bien au fait de cette situation puisque les exploitants de navires préfèrent engager des équipages étrangers lorsqu'ils se rendent compte de ce qu'il leur en coûterait pour engager des équipages canadiens et utiliser des navires répondant aux normes de sécurité canadiennes.



## [Text]

wages and operating safe ships in Canadian waters, usually are never heard from again.

Interestingly, only recently, a Canadian west coast operator has expressed interest in operating a Canadian registered and crewed vessel on the west coast. The effect generally has been to limit Canadian registered and crewed "cruise" vessels, to the smaller "tour" type vessels with the odd one with overnight accommodations operating sporadically in various areas.

The major cruise vessel operations are, and have been for some time, operating between Vancouver and Alaska ports exclusively by foreign vessels. We must emphasize that we are not proposing unduly to interfere or scrap this type of cruise operation there, or anywhere else where it might develop in Canada. It most certainly provides an economic stimulus to Canadian ports, including our own marine pilots. We recognize that it is unlikely that Canadian ship operators would engage in this business with the extravagant large world-class cruise vessels, that are so popular with tourists because of our short cruising season and the ability of such vessels to operate year round in the Carribean, Mediterranean, et cetera.

However, the Parliamentary committee did recognize the existing situation by raising the overnight accommodation criteria from 100 to 250. We are aware that many interests have appeared before you bemoaning this amendment. The fact is that the 250 berth limit will only continue to reserve the small vessel trade to Canadian ships and will virtually mean that all "cruise vessels" plying Canadian waters, whether it be B.C. coastal waters to Alaska or interport on the Great Lakes or maritime waters, will be by foreign operated ships with foreign crews. We feel that the increase to 250 berths is an improvement, but that it is still insufficient, as the Act should provide protection and preference to Canadian vessels and operators. An alternative would be to eliminate the exemption and apply the provisions of Sections 4, 5, 6 and 7. We are still of the opinion that these sections provide sufficiently broad powers to the Minister of National Revenue to both protect the interests of Canadians and to ensure the continued existence and expansion of the present cruise ship industry.

There is no doubt in our minds that this exclusion is as a result of pressure on government by regional governments and ports who have been sold a bill of goods by the operators and charterers of foreign vessels. This pressure obviously is based upon the logic that such vessels will bring new-found tourist dollars to Canada benefitting the ports of entry. Our response to this logic is that we think it is time that governments thought of ships and people employed on ships in the same manner as other internal modes of transportation and other tourist facilities within the country. Examples are bus, airline, ferry services, hotel and restaurant facilities. All of the foregoing, we are sure, would be much more cost efficient and financially attractive to tourists and would bring in considerably more money to the Canadian economy if Canadian safety standards and wages could be replaced by Third World stand-

## [Traduction]

Dernièrement, un armateur de la côte ouest s'est dit intéressé à exploiter sur la côte ouest un navire enregistré au Canada et doté d'un équipage canadien. Jusqu'ici, les navires de croisière enregistrés au Canada et dotés d'équipage canadien ont surtout été utilisés pour les petites croisières d'une journée et les rares bateaux qui possèdent des couchettes font sporadiquement des croisières plus longues dans diverses régions.

Depuis un certain temps déjà, les paquebots de croisière qui vont de Vancouver à l'Alaska battent pavillon étranger exclusivement et sont dotés d'équipages étrangers. Nous tenons à préciser que nous ne proposons pas de mettre fin aux croisières de ce secteur ou de partout ailleurs au Canada. Elles stimulent certainement l'économie des ports canadiens et profitent naturellement à nos pilotes. Il est improbable que des armateurs canadiens s'intéressent à ce type d'activité étant donné que les touristes veulent des paquebots de première classe, que notre saison est trop courte et que ces navires peuvent faire croisière dans les Caraïbes et la Méditerranée pendant toute l'année.

Le Comité de la Chambre a cependant tenu compte de la situation en portant le nombre maximal de passagers pouvant être logés pendant la nuit de 100 à 250. Nous savons que de nombreuses personnes sont venues déplorer devant vous cette modification. Or, le fait de porter la limite permise à 250 couchettes ne fera que réserver aux navires canadiens les petites croisières seulement. Il s'ensuivra que tous les paquebots de croisière naviguant sur les eaux canadiennes, que ce soit de la côte de la Colombie-Britannique vers l'Alaska, sur les Grands lacs ou les voies intérieures, battent pavillon étranger et seront dotés d'équipages étrangers. Le fait de porter la limite à 250 couchettes constitue une amélioration, mais nous croyons que cela n'est pas suffisant puisque la loi devrait protéger les navires et les armateurs canadiens. On pourrait décider de supprimer l'exemption et de s'en tenir aux dispositions contenues dans les articles 4, 5, 6 et 7. Nous continuons de croire que ces articles accordent des pouvoirs suffisamment étendus au ministre du Revenu national pour lui permettre de protéger les intérêts des Canadiens tout en assurant la survie et la croissance de l'industrie des croisières.

Nous sommes convaincus que cette exclusion a été prévue pour contenter les gouvernements régionaux et les ports auprès desquels les armateurs et les affréteurs étrangers ont cherché appui. L'objectif qu'on vise est naturellement d'assurer la survie d'une industrie touristique dont profitent les ports canadiens. À notre avis, le temps est venu pour les gouvernements de traiter les navires comme tous les autres modes de transport interne et comme les autres installations touristiques du pays. Citons comme exemple les autobus, les lignes aériennes, les traversiers, les hôtels et les restaurants. Nous sommes convaincus que tous ces services seraient beaucoup plus efficaces et financièrement rentables si, au lieu de se conformer aux normes de sécurité canadiennes, ils pouvaient se contenter d'appliquer les normes en vigueur au tiers monde ou de rémunérer leurs employés comme ceux du tiers monde. Or, ce qui semble



## [Text]

ards. But somehow the unthinkable becomes sound business logic when applied to the Canadian shipping industry.

The United States government legislated the Jones Act to ensure that American seafarers and the American shipping industry are equal to other workers and industries operating within the U.S. This proposed bill is far less stringent, and there is no reason why any part of the user commercial shipping industry should be given a blanket exemption.

The next section of concern is subsection 3(3)(c). Again, foreign vessels would be permitted to be engaged in activities within Canadian waters by exemption, and Canadian operators would not be canvassed as required in Sections 4 and 5. Other than for the convenience of the user Canadian government department, we see absolutely no reason why the provisions of these sections would not adequately apply.

In summation, we are considerably concerned that Bill C-52, although essential in concept, is still not stringent enough to protect the Canadian shipping industry. The bill appears to be based upon a furthering of the lack of priority given to the shipping industry and seafarers over the past three decades by successive governments. This lack of priority is evident by the fact that Canada now has virtually no deep-sea fleet and the ships that we do have are being registered under foreign flag?

We reiterate that only when the government recognizes our domestic shipping industry as part of the Canadian domestic industry will Canadian shipping companies and Canadian seafarers receive equal treatment, and not to do so can only result in the demise of our domestic fleet, similar to our deep-sea fleet which is a national shame.

With regard to when exclusions are necessary—which we feel are more than adequately provided for—we will be further proposing to the Canadian Immigration and Employment Commission to ensure the employment of qualified Canadians whenever possible on foreign ships working in our waters under exemptions. This, of course, depends on the operation and other factors, including the length of time the vessel is operating in Canadian waters. I might add, regarding this particular stipulation, that we believe it would be very doubtful to apply it to foreign cruise ships operating. It is our position that a ship is only a vehicle and that although the entry of the vehicle is permitted by the agency, this should not be construed as an automatic right for foreign nationals to be employed on that vehicle. We have made that point with some success to the Canadian Employment and Immigration Commission, which has forced, in several cases, foreign companies to employ qualified unemployed Canadians, and, in other cases has introduced succession plans to train Canadians to replace the foreign workers when trained.

We would like the Senate committee to be aware that nationally Canadian seafarers are unemployed at a rate double the national average, which, despite the present economic doldrums of the Canadian shipping industry, will be cured when the oil exploration and cargo shipping industries enter a recovery period, provided that the very necessary protective legisla-

## [Traduction]

impensable dans certains domaines devient raisonnable pour l'industrie canadienne des transports maritimes.

Le gouvernement des États-Unis a adopté la *Jones Act* qui vise à traiter les marins américains et l'industrie américaine des transports maritimes de la même façon que les autres travailleurs et industries des États-Unis. Le projet de loi C-52 est beaucoup moins restrictif et nous ne voyons pas pourquoi un secteur de l'industrie des transports maritimes commerciaux serait exempté de son application.

Nous entretenons aussi des réserves au sujet du paragraphe 3(3)c). Ici encore, on permettrait aux navires étrangers de s'adonner à des activités commerciales dans les eaux canadiennes en les exemptant de l'application de la loi sans que les exploitants canadiens ne soient consultés comme l'exigent les articles 4 et 5. Nous ne voyons pas pourquoi ces dispositions ne s'appliqueraient pas également à tous, sauf que cela arrange le ministère visé.

Bref, nous craignons beaucoup que le projet de loi C-52, que nous jugeons essentiel, ne suffise pas à protéger adéquatement l'industrie canadienne des transports maritimes. Le gouvernement actuel semble continuer, comme les gouvernements précédents depuis 30 ans, à négliger notre industrie. Le fait que le Canada ne possède presque pas de flotte de haute mer en témoigne. Les rares navires de haute mer que nous possédons battent pavillon étranger.

Nous répétons que ce n'est que lorsque le gouvernement considérera notre industrie comme un secteur à part entière de l'industrie canadienne que les sociétés canadiennes des transports maritimes et les marins canadiens seront traités équitablement. Si le gouvernement refuse de le faire, il sonnera le glas de notre flotte intérieure qui connaîtra le même sort honteux que notre flotte de haute mer.

En ce qui touche les exceptions à la loi que nous jugeons plus que suffisantes, nous proposerons à la Commission de l'emploi et de l'Immigration du Canada de s'assurer que les navires étrangers naviguant dans nos eaux grâce à des exemptions soient dotés chaque fois que c'est possible d'équipages canadiens qualifiés. Cela dépendra naturellement du type d'activités et d'autres facteurs comme la durée de navigation en eaux canadiennes. Je me permettrai d'ajouter que nous doutons fort que cela puisse se faire dans le cas des navires de croisière. Pour nous, un navire n'est qu'un véhicule et le fait de permettre à un navire étranger d'emprunter les voies canadiennes ne devrait pas signifier que des étrangers ont automatiquement le droit de travailler sur ces navires. Nous avons réussi à convaincre la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada du bien-fondé de notre position et celle-ci a contraint dans plusieurs cas des sociétés étrangères à équiper leurs navires avec des marins canadiens au chômage. Dans d'autres cas, on a formé des Canadiens pour remplacer les marins étrangers.

Nous voudrions attirer l'attention du Comité sénatorial sur le fait que le taux de chômage parmi les marins canadiens est deux fois plus élevé que le taux de chômage national. Malgré le marasme dans lequel se trouve actuellement l'industrie canadienne des transports maritimes, nous croyons que la situation s'améliorera lorsque l'industrie pétrolière et l'indus-

*[Text]*

tion is implemented. The danger of not implementing such legislation can only result in Canadian shipowners being unable to compete within Canada, and a corresponding loss of work for Canadian seafarers who are already facing high unemployment.

Mr. Chairman, I thank the committee for allowing us to express our opinions on this very important bill.

**The Chairman:** Thank you, sir. Are there any questions, honourable senators? There are no questions. Thank you, Mr. Sjoquist.

The committee continued *in camera*.

*[Traduction]*

trie du transport de marchandises connaîtront une reprise pourvu qu'on adopte une loi leur accordant la protection voulue. Dans le cas contraire, les armateurs canadiens seront incapables de soutenir la concurrence des armateurs étrangers, ce qui signifiera la perte d'emplois pour les marins canadiens dont un bon nombre sont déjà au chômage.

Monsieur le président, j'aimerais remercier le Comité du temps qu'il nous a consacré pour lui exprimer nos vues sur cet important projet de loi.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur. Avez-vous des questions, honorables sénateurs? Pas de questions. Je vous remercie, monsieur Sjoquist.

Le Comité poursuit ses travaux à huis clos.









*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Chamber of Shipping of B.C.:*

Richard C. Stevens, Executive Director;  
Brian W. Bland;  
Jonathan Seymour.

*From the International Committee of Passenger Lines:*

John Reurs, New York Chairman of the Committee;  
Peter R. D. Mackell;  
George Pollack, Counsel.

*From the Vancouver Hotels Association and Tourism Vancouver:*

James Coleridge, Director of Tourism.

*From the Canadian Merchant Service Guild:*

M. Sjoquist, Executive President;  
Lawrence Dempsey, Executive Secretary Treasurer.

*De la Chamber of Shipping of B.C.:*

Richard C. Stevens, directeur exécutif;  
Brian W. Bland;  
Jonathan Seymour.

*Du International Committee of Passenger Lines:*

John Reurs, président du comité de New York;  
Peter R. D. Mackell;  
George Pollack, avocat.

*De la Vancouver Hotels Association and Tourism Vancouver:*

James Coleridge, directeur du tourisme.

*Du Canadian Merchant Service Guild:*

M. Sjoquist, président exécutif;  
Lawrence Dempsey, secrétaire trésorier.



Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

---

Tuesday, June 21, 1988

**Issue No. 30**

**Sixth proceedings on:**

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial  
Marine Activities Act

---

**First proceedings on:**

Bill C-105, the Railway Safety Act

---

**APPEARING:**

Blaine Thacker, M.P.  
Parliamentary Secretary  
to the Minister of Transport

---

**WITNESSES:**

(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

---

Le mardi 21 juin 1988

**Fascicule n° 30**

**Sixième fascicule concernant:**

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les  
activités commerciales maritimes

---

**Premier fascicule concernant:**

Projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire

---

**COMPARAÎT:**

Blaine Thacker, député,  
secrétaire parlementaire  
du ministre des Transports

---

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)





## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Macquarrie
Davey	*Murray (or Doody)
Doyle	Olson
Langlois	Stewart
Macdonald	Turner
( <i>Cape Breton</i> )	van Roggen
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	

\**Ex officio* Members

(Quorum 4)

### *Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Macquarrie substituted for that of the Honourable Senator Muir. (*June 20, 1988*)

The name of the Honourable Senator Doyle substituted for that of the Honourable Senator Spivak. (*June 20, 1988*)

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Macquarrie
Davey	*Murray (ou Doody)
Doyle	Olson
Langlois	Stewart
Macdonald	Turner
( <i>Cape Breton</i> )	van Roggen
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	

\**Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modification de la composition du Comité:*

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Macquarrie substitué à celui de l'honorable sénateur Muir. (*le 20 juin 1988*)

Le nom de l'honorable sénateur Doyle substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak. (*le 20 juin 1988*)

**ORDERS OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate,  
Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (Halifax), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Wednesday, June 1st, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator David, for the second reading of the Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Spivak moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

**ORDRES DE RENVOI**

Extrait des Procès-Verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (Halifax), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 1<sup>er</sup> juin 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyé par l'honorable sénateur David, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Spivak propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 21 JUIN 1988  
(54)

## [Text]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Langlois, Doyle MacDonald (*Halifax*) Macquarrie, Stewart, Turner et van Roggen. (7)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger, avocat.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Comparaît:* M. Blaine Thacker, député—secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

## Témoins:

## Du ministère des Transports, Sécurité ferroviaire:

Victor Barbeau, sous ministre adjoint, Groupe de surface;

Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988 poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Le président dépose une lettre de la Chamber of Shipping of British Columbia.

June 16, 1988

Senator Léopold Langlois  
Chairman of the Senate Committee  
on Transportation and Communications  
The Senate of Canada  
140 Wellington Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0A4

Dear Senator Langlois:

On behalf of the Chamber of Shipping of British Columbia I should like to express our deep appreciation to your fellow Honourable Senators and to yourself for allowing our delegation to address the Committee on June 14th 1988.

The courtesies and understanding extended by Mr. André Reny were also much appreciated.

Yours sincerely,

Brian W. Bland  
Vice President  
Chamber of Shipping of British Columbia

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration.

L'honorable sénateur van Roggen propose,

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 21, 1988  
(54)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Langlois, Doyle, MacDonald (*Halifax*), Macquarrie, Stewart, Turner and van Roggen. (7)

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jean-Daniel Bélanger, lawyer.

*In attendance:* The official Senate reporters.

*Appearing:* Mr. Blaine Thacker, MP—Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

## Witnesses:

## From the Department of Transport, Railway Safety:

Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group;

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty-paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

The Chairman tabled a letter from the Chamber of Shipping of British Columbia.

Le 16 juin 1988

Honorable sénateur Langlois  
Président du Comité sénatorial  
des transports et des communications  
Le Sénat  
140, rue Wellington  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0A4

Honorable sénateur,

Au nom de la *Chamber of Shipping of British Columbia*, permettez-moi de vous transmettre, à vous et à vos collègues du Sénat, nos sincères remerciements pour nous avoir donné l'occasion de témoigner devant votre comité le 14 juin 1988.

Nous avons également été très touchés de la gentillesse et de la compréhension de M. André Reny, et nous l'en remercions.

Veuillez agréer, Honorable sénateur, l'expression de nos sentiments respectueux.

Le vice-président  
Chamber of Shipping of British Columbia  
Brian W. Bland

The Parliamentary Secretary made a statement.

The Honourable Senator van Roggen moved,—



Que le Comité entende le ministre ou son représentant ainsi que des représentants de la Chamber of Shipping of British Columbia et du International Committee of passenger Lines le 28 juin 1988.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1 juin 1988 entreprend son étude sur le projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que le Comité se réunisse le Mercredi 29 juin pour poursuivre son étude du projet de loi C-105.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

À 10 h 40 le Comité se réunit à huis clos.

À 10 h 50 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

#### LE MARDI 21 JUIN 1988

(55)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huit clos, à 10 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Doyle, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macquarrie, Stewart, Turner et van Roggen. (7)

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Daniel Bélanger, avocat.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988 poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1 juin 1988 entreprend son étude sur le projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

L'honorable sénateur Turner propose,

Que la réunion se tienne à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président annonce qu'il ne pourra plus présider les séances et dépose sa démission comme président.

L'honorable sénateur Stewart propose,

Que les membres acceptent la démission du président et se réunissent pour consultation avant l'élection d'un nouveau président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

That the Chairman hear the Minister or his representative as well as representatives of the Chamber of Shipping of British Columbia and the International Committee of Passenger Lines, on June 28, 1988.

After debate, the question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee began consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—

That the Committee meet on Wednesday, June 29, to resume consideration of Bill C-105.

After debate, the question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Parliamentary Secretary made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 10:40 a.m. the Committee moved *in camera*.

At 10:50 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

#### TUESDAY, JUNE 21, 1988

(55)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 10:10 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Doyle, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macquarrie, Stewart, Turner and van Roggen. (7)

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Daniel Bélanger, lawyer.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty-paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee began consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

The Honourable Senator Turner moved,—

That the Committee sit *in camera*, without interpretation or recording services.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Chairman announced that he would no longer be able to chair the Committee's meetings, and tendered his resignation.

The Honourable Senator Stewart moved,—

That the members accept the Chairman's resignation and meet for consultation before electing a new Chairperson.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—

Que le sénateur Turner assume l'intérim jusqu'à l'élection d'un nouveau président.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 50 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

That Senator Turner take the Chair until a new Chairman can be elected.

After debate, the question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

At 10:50 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 21, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Léopold Langlois (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, this morning we have with us Mr. Thacker. I believe Mr. Thacker has a statement to make at this time.

**Mr. Blaine Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport:** Honourable senators, I appreciate your having put this bill over from last week to today. On reflection, I believe you will agree that, for the most part, the bill is an acceptable compromise between several legitimate interests. However, there is one area that has developed where we have not been able to settle the legitimate differences of view, and that concerns the West Coast cruise industry. Mr. Chairman, I am amazed at how difficult it is for everyone to appreciate the significance of this bill—Bill C-52—as compared with the duty and tax regime, which is a different issue.

Last week the Honourable Gerry St. Germain indicated that a departmental committee would look at the whole question of duty and taxes, and that it would meet during July. He has now been able to arrange for the interdepartmental committee to travel to Vancouver to hold hearings this Thursday and Friday. He has therefore instructed me to come before you and ask you whether or not you would be prepared to adjourn this bill for a further week so that he could return personally next Tuesday and give you the results of those committee meetings. When we sit down and go through this bill in detail we may be able to come up with an arrangement that would give the West Coast cruise industry a larger comfort zone, which I gather is the cliché being tooted about today.

**Senator van Roggen:** More promises.'

**Mr. Thacker:** Because there is a legitimate difference of view between the inland cruising trade and the East Coast cruising industry, as compared to the West Coast industry, a further week would be wise in order to give the minister a chance to explore all possibilities that might be available. Therefore, essentially I am asking to you to adjourn your consideration of Bill C-52 for one further week.

**Senator van Roggen:** Mr. Chairman, I have no objection whatsoever to an adjournment of one week. In fact, Mr. St. Germain was kind enough to telephone me on Friday and mention this possibility to me.

I would like to point out to the committee that the interested parties from Vancouver who were here last week were going to come back to Ottawa today. I advised them not to do so. It is

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 21 juin 1988

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déferé le projet de loi C-52 concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit à 9 h 30 pour en étudier la teneur.

**Le sénateur Léopold Langlois (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous accueillons ce matin M. Thacker, qui je crois, veut faire une déclaration préliminaire.

**M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports:** Honorables sénateurs, je vous remercie d'avoir reporté de la semaine dernière à aujourd'hui l'étude de ce projet de loi. Réflexion faite, je crois que vous conviendrez que, dans l'ensemble, le projet de loi constitue un compromis acceptable entre plusieurs intérêts légitimes. Il y a toutefois un domaine où nous n'avons pu régler les différences de vues légitimes et je veux parler de la navigations de plaisance sur la côte ouest. Monsieur le président, je suis étonné de voir combien on a du mal à comprendre l'importance de ce projet de loi—le projet de loi C-52, à comparer au régime des droits de douanes et de la taxe d'accise, qui est une toute autre chose.

La semaine dernière l'honorable Gerry St-Germain a annoncé qu'un comité ministériel se pencherait sur toute la question des droits de douanes et des taxes et qu'il se réunirait au cours du mois de juillet. Il a réussi à prendre des dispositions pour que le comité interministériel se rende à Vancouver pour tenir des audiences jeudi et vendredi de cette semaine. Il m'a donc demandé de nous rencontrer afin de vous demander si vous êtes disposés à reporter d'une autre semaine l'étude de ce projet de loi pour qu'il puisse revenir ici lui-même mardi prochain afin de vous faire part des conclusions de ces réunions. Lorsque nous étudierons ce projet de loi en détail, nous pourrions peut-être en arriver à un arrangement qui donnerait à l'industrie des navires de croisières de la côte ouest une plus grande marge de manœuvre, pour reprendre le cliché que l'on entend partout aujourd'hui.

**Le sénateur van Roggen:** Encore des promesses!

**M. Thacker:** Etant donné qu'il y a une différence de point de vue légitime entre la navigation de plaisance sur les cours d'eau intérieurs et la navigation de plaisance sur la côte est, à comparer à celle de la côte ouest, il serait sage de reporter l'étude de la question d'une autre semaine afin que le ministre puisse explorer toutes les possibilités qui pourraient s'offrir. Je vous demande donc essentiellement de reporter d'une autre semaine votre étude du projet de loi C-52.

**Le sénateur van Roggen:** Monsieur le président, je ne vois aucune objection à ce que nous reportions la question d'une semaine. En fait, monsieur St-Germain a eu l'amabilité de me téléphoner vendredi et de me faire part de cette possibilité.

Permettez-moi de signaler au comité que les parties intéressées de Vancouver qui étaient ici la semaine dernière devaient revenir à Ottawa aujourd'hui. Je les ai informées de n'en rien



[Text]

very different coming from Vancouver to Ottawa than it is coming from Montreal or Toronto, particularly when there are several people involved. Rather than put these people to inconvenience and expense, I would seek the definite agreement of the committee that, subject to what Mr. St. Germain and the government has to say next Tuesday, further opportunity be given to the concerned people from Vancouver to reply to the minister's proposals.

I do not know how that can best be accomplished. I think it is unfortunate that they should have to come such a distance on spec. Perhaps they could be heard the following week. There is the problem of the possibility of adjournment of the Senate. The House of Commons will not be adjourning, and we do not know what the Senate will be doing during the month of July. However, I would just make that observation.

**The Chairman:** Are there any further comments?

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, the government is in the position where it will meet with us again next week and will either ask that the act be passed without amendment, but with certain observations, or it will come up with another compromise. It will be interesting to hear the reaction of the industry, but I do not know how relevant that is.

**Senator van Roggen:** It may not be relevant to the government, but it may be relevant to the committee. In other words, if the government says, as it has already done, it is are going to make further promises that this is not going to apply, but that it is not going to amend the bill, then I think the committee will want to give very serious consideration to whether or not it will want to recommend an amendment to the bill.

**Senator MacDonald (Halifax):** From how many witnesses are we going to be hearing? Last week we heard from very articulate witnesses. Will there be one spokesman or two spokesmen?

**Senator van Roggen:** I am simply saying that they do not know what the government's position is going to be. After the government's position has been put forward, they should be entitled to reply.

**Senator MacDonald (Halifax):** How many witnesses will be appearing?

**Senator van Roggen:** I do not know whether it will be one or two witnesses.

**Senator MacDonald (Halifax):** The clerk of the committee needs instructions. The two organizations we heard from last week were very articulate.

**Senator van Roggen:** The principle spokesman for the Chamber of Shipping was Mr. Bland.

**The Chairman:** Mr. Bland is vice-president.

**Senator van Roggen:** Mr. Bland would be the person I would have in mind, but that would be up to them as to who their principle spokesman should be.

**Senator MacDonald (Halifax):** That is fine.

**The Chairman:** Are there any further comments?

[Traduction]

faire. C'est une toute autre affaire de venir à Ottawa en provenance de Vancouver que de Montréal ou de Toronto, surtout lorsque plusieurs personnes sont en cause. Plutôt que d'imposer à ces personnes des désagréments et des dépenses, je voudrais que le comité s'engage, selon ce que M. St-Germain et le gouvernement auront à dire jeudi prochain, à inviter de nouveau ces personnes pour qu'elles puissent répondre aux propositions du ministre.

J'ignore quelle serait la meilleure façon de s'y prendre. Il est dommage, à mon avis, de faire venir ces personnes d'aussi loin en fondant sur des spéculations. On pourrait peut-être les entendre la semaine suivante. Par ailleurs, il est possible que le Sénat suspende ses travaux. La Chambre n'ajournera pas, mais nous ne savons pas ce que fera le Sénat au cours du mois de juillet. Voilà tout ce que je voulais dire.

**Le président:** Y a-t-il d'autres observations?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, le gouvernement doit nous rencontrer de nouveau la semaine prochaine soit pour nous demander d'adopter le projet de loi sans amendements, mais accompagné de certaines observations soit pour proposer un autre compromis. Il sera intéressant d'entendre la réaction de l'industrie, mais je ne sais pas dans quelle mesure cela sera pertinent.

**Le sénateur van Roggen:** Il se peut que cela ne soit pas pertinent pour le gouvernement, mais qu'il ou aille autrement pour le comité. Si le gouvernement déclare, comme il l'a déjà fait auparavant, qu'il fera d'autres promesses mais qu'il ne modifiera le projet de loi, je crois alors que le comité étudiera très sérieusement la possibilité d'y recommander un amendement.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Combien de témoins allons-nous entendre? La semaine dernière ceux nous avons entendus ont fait un exposé très intéressant. Y aura-t-il un ou deux porte-parole?

**Le sénateur van Roggen:** Je dis simplement qu'ils ne savent pas quelle sera la position du gouvernement. Une fois que celle-ci sera connue, on devrait leur donner droit de réponse.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Combien de témoins comparaitront?

**Le sénateur van Roggen:** Je ne sais pas s'il y aura un ou deux témoins.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Le greffier du comité a besoin de directives. Les deux organismes que nous avons entendus la semaine dernière ont envoyés des représentants fort compétents.

**Le sénateur van Roggen:** Le principal porte-parole de la Chamber of Shipping était M. Bland.

**Le président:** M. Bland est vice-président.

**Le sénateur van Roggen:** M. Bland est la personne à laquelle je songerais, mais il leur reviendrait de décider quel serait leur principal porte-parole.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Très bien.

**Le président:** Y a-t-il d'autres observations?

**[Text]**

**Senator van Roggen:** Mr. Chairman I will be quite frank. Last week I suggested that the government will, of course, defend legislation, no matter how bad it is, because all governments do. We used to do the same thing, and so do the civil servants. That brought a wry smile to the faces of some people's, but I was not being partisan or insulting to the government when I said that. This legislation obviously has been carefully drafted to encompass the cruise ship industry. We then find that that is not going to wash, because we hear a statement from one minister exempting it for one year to this year. When the government found that it was not enough, it obtained a statement from another minister—a more senior minister—saying that it would not apply, period.

If we are simply going to get more comforting statements of that nature from the minister, such as a further undertaking that the 250-berth limit not be raised even though, under the act, it can be, and so on, then I think the committee will need to consider very carefully whether or not it should take further evidence to determine if it should recommend to the Senate that a piece of bad legislation be passed without amendment on the basis of comforting statements. That cannot be decided without some time elapsing between the government's position being known and the committee's having time to take some further evidence and reflect on it. That is the point I would like to make.

**The Chairman:** Honourable senators, is it agreed that we will adjourn this bill until next week?

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee adjourned.

Ottawa, Tuesday, June 21, 1988

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-105, to ensure the safe operation of railways and to amend certain other acts in consequence thereof, met this day at 10.00 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Léopold Langlois (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** We will proceed this morning with Bill C-105.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, I gather Mr. Thacker will speak to Bill C-105 now?

**The Chairman:** Yes.

**Senator MacDonald (Halifax):** May I ask about the sitting times? We have a meeting tomorrow at two o'clock concerning Bill C-105. Next Tuesday, we will hear from Mr. St. Germain on Bill C-52. We are now into the last week, are we? Can we determine or agree that the last hearing will be June 28?

**[Traduction]**

**Le sénateur van Roggen:** Monsieur le président, je serai très franc. La semaine dernière, j'ai laissé entendre que le gouvernement défendra à coup sûr la mesure législative peu importe son degré de médiocrité, parce que tous les gouvernements agissent ainsi. Nous faisons la même chose et il en va de même pour les fonctionnaires. Mes propos ont suscité un sourire désabusé chez certaines personnes, mais je ne voulais pas faire preuve de sectarisme ou insulter le gouvernement en disant cela. Cette mesure législative a de toute évidence été soigneusement rédigée de manière à inclure les navires de croisière. Nous découvrons maintenant que cela ne marchera pas parce qu'un ministre a déclaré que cette industrie est exclue pendant un an jusqu'à cette année. Lorsque le gouvernement s'est rendu compte que cela ne suffisait pas, un autre ministre, un ministre plus important, a déclaré que la loi ne s'appliquerait pas, un point c'est tout.

Si le gouvernement compte simplement nous rassurer à coup de déclarations de cette nature du ministre, notamment en s'engageant à ne pas relever la limite de 250 passagers même si, en vertu de la loi, elle pourrait l'être, j'estime alors que le comité aurait intérêt à envisager très sérieusement d'entendre d'autres témoins afin de décider s'il devrait recommander au Sénat d'adopter un mauvais projet de loi sans amendements, en se fondant sur des déclarations réconfortantes. Il ne sourait prendre cette décision sans prendre le temps d'entendre d'autres témoins et de réfléchir à la question à partir du moment où le gouvernement aura fait connaître sa position. C'est le point que je voulais faire ressortir.

**Le président:** Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord pour que nous suspendions l'étude de ce projet de loi jusqu'à la semaine prochaine?

**Des voix:** D'accord.

Le comité suspend ses travaux.

Ottawa, le mardi 21 juin 1988

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour en étudier la teneur.

**Le sénateur Léopold Langlois (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Nous passerons ce matin à l'étude du projet de loi C-105.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, je crois savoir que M. Thacker est ici pour présenter le projet de loi C-105 n'est-ce pas?

**Le président:** C'est exact.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Puis-je m'enquérir au sujet de notre calendrier? Nous tenons une séance demain à 14 heures relativement au projet de loi C-105. Mardi prochain, nous entendrons M. St-Germain au sujet du projet de loi C-52. Nous en sommes à notre dernière semaine, n'est-ce pas? Ce sera le 28 juin. Pouvons-nous nous entendre pour tenir notre dernière séance le 28 juin?



[Text]

**Mr. André Reny, Clerk of the Committee:** June 28 is for Bill C-105, and there is only one witness; so the meeting will be for only a short period of time. There will then be a clause-by-clause study of the bill.

**Senator MacDonald (Halifax):** I suspect that Senator van Roggen has quite properly made some suggestions that will require a bit more time. May I suggest that we meet on June 29, the day after we hear from the minister and the witnesses from the west coast? Can we make time on June 29?

**The Clerk of the Committee:** I will check on that.

**Senator MacDonald (Halifax):** If you need any help with the whip I would be happy to intercede.

**Senator van Roggen:** On reflection, Mr. Chairman—I am sorry for interjecting again—in view of the possibility of the Senate's adjourning for some time in July, as we normally do irrespective of the sittings of the House of Commons—because our order papers are clear—and in view of the fact that the task force is meeting in Vancouver this week and some inkling may emerge as to what the government might be suggesting, I am inclined to suggest to the Vancouver people concerned that their spokesman should come down on Tuesday to listen to the minister and make a further statement at that time rather than return following a further week's adjournment, because that will put us into July, which will be awkward for them. My advice to them will be that if they wish to come, they should come next Tuesday.

**Senator MacDonald (Halifax):** Yes. That is what I assumed would be the case.

**Senator van Roggen:** If it had not been for the timing, my plea would have been that they are entitled to listen to the minister's statement, reflect on it and come back a subsequent week to respond to it; but that is difficult because of the timing. I think they should probably come next Tuesday.

**The Chairman:** Mr. Thacker, are you ready to proceed with Bill C-105?

**Mr. Blaine Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport:** Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. It is a privilege once again to appear before you on still another transportation bill—this time, Bill C-105, the Railway Safety Act.

With me this morning, from the department, are Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group; Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety; and Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety.

It is a pleasure to present to you today Bill C-105, the Railway Safety Act. As with other bills that you have had before you on transportation, this bill has had an excellent consultation process. It has been over three years in the making and started well before the Hinton accident. The objectives of the bill are to separate safety regulation from accident investigation and economic regulation, to modernize the railway safety

[Traduction]

**M. André Reny, greffier du Comité:** Nous étudierons le projet de loi C-105 le 28 juin et n'entendrons qu'un seul témoin. La séance ne durera donc pas longtemps. Nous allons ensuite procéder à l'étude article par article du projet de loi.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je crois que le sénateur van Roggen a, à juste titre, fait certaines propositions qui exigeront un peu plus de temps. Puis-je proposer que nous nous réunissions le 29 juin, le lendemain de la journée où nous entendrons le ministre et les témoins de la côte ouest? Est-il possible de tenir une séance le 29 juin?

**Le greffier du comité:** Je vais vérifier.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Si vous avez besoin d'aide pour convaincre le whip, je serai heureux d'intercéder en votre faveur.

**Le sénateur van Roggen:** Après réflexion, monsieur le président—et je suis désolé de vous interrompre de nouveau—compte tenu du fait que le Sénat va probablement prendre des vacances en juillet, car normalement nous ne suivons pas le calendrier de la Chambre des communes, nos mandats étant bien précis; et vu que le groupe d'étude se réunit à Vancouver cette semaine de sorte que nous aurons peut-être une petite idée des intentions du gouvernement, j'ai tendance à croire que le gens de Vancouver en cause devraient nous envoyer leur porte-parole mardi, afin qu'il présente son exposé après avoir entendu le ministre au lieu d'attendre que nous ayons pris une semaine de vacance, ce qui nous mènera en juillet et à un moment inopportun pour eux. Je leur conseille donc de venir comparaître mardi prochain.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous avez raison. C'est ce que je prévoyais.

**Le sénateur van Roggen:** Si le temps ne pressait pas, j'aurais plutôt proposé qu'ils viennent écouter la déclaration du ministre, y réfléchissent et reviennent ultérieurement pour la commenter. Mais nous n'avons pas tout le temps voulu à notre disposition; je crois donc qu'il devrait probablement comparaître mardi prochain.

**Le président:** Monsieur Thacker, êtes-vous prêt à présenter le projet de loi C-105?

**M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports:** Je vous remercie, monsieur le président et honorables sénateurs. C'est de nouveau un privilège pour moi de comparaître devant votre Comité relativement à un autre projet de loi, cette fois le projet de loi C-105, la Loi sur la sécurité ferroviaire.

M'accompagnent ce matin des fonctionnaires du ministère: M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de surface; M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire; et M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire.

C'est un plaisir pour moi de présenter aujourd'hui le projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire. Comme les autres projets de loi relatifs au transport dont vous avez été saisis, celui-ci a fait l'objet d'un excellent processus de consultation. Trois ans ont été consacrés à sa préparation qui a commencé bien avant l'accident de Hinton. Le projet de loi a pour objectifs d'établir, au titre de la sécurité ferroviaire, des règles dis-



*[Text]*

legislation, to streamline the approvals process to make it easier to fund safety improvements and to include railways in the Criminal Code along with marine, air and highway in relation to unsafe and impaired operation.

Mr. Chairman, all interested parties were consulted, and they formed a steering committee that participated over many months in the development of concepts. That committee actually worked on the drafting of the bill.

In terms of the railways, CN, CP, VIA Rail and Algoma Central, representing the smaller railways, played a significant role. Labour was represented by the Canadian Railway Labour Association. The provinces of B.C., Alberta, Saskatchewan, Ontario, Quebec and Newfoundland played an active role. Some municipalities of Canada were represented through the Federation of Canadian Municipalities. Shippers were involved and, particularly, shippers of dangerous commodities. Railway passengers were represented through Transport 2000. Local communities were represented through M-Trac, a well-known interest and lobby group from the Metropolitan Toronto area. The former Canadian Transport Commission—now the National Transportation Agency—and Justice Canada also played a role.

Mr. Chairman, the government has been receptive to the views of both the opposition parties and the witnesses. The bill has been strengthened in several ways as a result of representation at second reading and at committee stage. In particular, many municipalities and the Federation of Canadian Municipalities wanted Part I of the Railway Relocation and Crossing Act retained in order to allow urban railway relocation to take place in the future, and the government agreed to this.

I think honourable senators will know from their reading that Part I had never been used because it is, I think, quite an awkward provision. However, it does have enormous leverage for the cities in their dealings with the railways and, after hearing the evidence, the government agreed that Part I should remain in the bill and it is still, therefore, in the bill.

Clause 18 was strengthened by including powers to control employee assistance programs. This was a Liberal Party amendment that was accepted. The section on medical reporting, clause 35, was altered to require the physician to inform the patient of any report that he may send. This clause was also amended at the suggestion of the NDP and the Canadian Railway Labour Association, to ensure that such information could only be used in proceedings with the consent of the patient.

*[Traduction]*

tinctes de celles qui régissent les enquêtes concernant les accidents ferroviaires et les questions d'ordre économique, de moderniser la Loi sur la sécurité ferroviaire, de rationaliser le processus des approbations afin qu'il soit plus facile de financer l'apport d'améliorations à la sécurité et d'assujettir les chemins de fer aux dispositions du Code criminel relatives à la conduite avec facultés affaiblies s'appliquant aux domaines du transport maritime, aérien et routier.

Monsieur le président, toute les parties en cause ont été consultées et elles ont formé un comité directeur qui a participé pendant de nombreux mois à l'élaboration de concepts. Ce comité a en fait participé à la rédaction du projet de loi.

Les sociétés ferroviaires comme le CN, le CP, VIA Rail et Algoma Central, qui représentaient les plus petites sociétés, ont joué un rôle important à ce titre. Les travailleurs étaient représentés par l'Association des syndicats de cheminots du Canada. Les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario, du Québec et de Terre-Neuve ont également joué un rôle actif et certaines municipalités du Canada étaient représentées par l'entremise de la Fédération canadienne des maires et municipalités. Les sociétés de transport ont également été consultées, plus particulièrement les sociétés de transport de marchandises dangereuses. Les passagers des chemins de fer ont été représentés par le truchement de Transport 2000, les localités par l'intermédiaire de M-Trac, un groupe de lobbyistes bien connu de la région métropolitaine de Toronto. En outre, l'ancienne Commission canadienne des transports, devenue l'Office national des transports, et Justice Canada ont eu un rôle à jouer.

Monsieur le président, le gouvernement s'est montré réceptif aux opinions des partis d'opposition et des témoins. Le projet de loi a été renforcé de plusieurs façons, grâce aux instances présentées à l'étape de la deuxième lecture et à celle de l'étude en comité. De nombreuses municipalités membres de la Fédération canadienne des maires et municipalités préconisaient le maintien de la partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer pour permettre l'éventuel déplacement des chemins de fer se trouvant en milieu urbain. Le gouvernement a accédé à leur demande.

Les sénateurs savent sans doute, pour l'avoir lu, qu'on n'a jamais eu recours à la partie I parce qu'elle est à mon avis peu commode. Elle a toutefois beaucoup de poids pour les municipalités qui ont à négocier avec des sociétés ferroviaires et, après avoir entendu leurs témoignages, le gouvernement a décidé de la préserver. Elle se trouve donc toujours dans le projet de loi.

L'article 18 a été renforcé par l'inclusion de pouvoirs visant à régir l'établissement de programmes d'aide aux employés. Cet amendement avait été proposé par le parti libéral et le gouvernement l'a accepté. L'article concernant les renseignements médicaux, l'article 35, a été modifié de façon à ce qu'un médecin soit tenu d'informer le patient des informations médicales qu'il pourrait communiquer. Cet article a été également modifié conformément à la suggestion du NPD et de l'Association des syndicats des cheminots du Canada de sorte que cette information ne soit utilisée au sein de l'appareil judiciaire qu'avec le consentement du patient.

[Text]

The level of fines in clause 41 was raised at the suggestion of the opposition. The composition of the Railway Safety Consultative Committee was altered to include additional labour members, as well as a representative of the public interest. This was done at the suggestion of the opposition and the labour witnesses. The railways requested that a formal review of the decisions of a railway safety inspector, as of clause 31, should be initiated if this should be requested by the railways. This also was agreed to.

The railways also suggested a number of detailed alterations to Part I, such as being allowed to file proposed engineering standards. Many of these were accepted and have strengthened the bill. In short, Mr. Chairman, the government has listened to members and witnesses and has agreed to many amendments that have strengthened the bill. Many of the witnesses that this committee will be hearing have already participated fully, and I believe they will attest to the full and meaningful consultation that has taken place.

Therefore, Mr. Chairman, I believe that I am in a position to commend the bill to you. I think you will find that there will not be many—if any—amendments. In any event, I doubt very much if there will be any major amendments that will come forth before your committee.

Mr. Chairman, we are prepared to answer any questions as best we can.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Thacker. Honourable senators, are there any questions?

**Senator Turner:** Mr. Thacker, what is the time period for the implementation of Bill C-105? Over how many years will this bill be implemented and, secondly, do you intend to do it all at once or piecemeal?

**Mr. Thacker:** I will ask Mr. Churcher if he would comment on that, Mr. Chairman.

**Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety, Department of Transport:** Mr. Chairman, there is provision in the bill to allow us to proclaim parts of the bill, if necessary. However, I think it will be our intention to proclaim it all at one time. I do not think we have a clear time frame at this stage, but the bill could be proclaimed sometime later this year, perhaps in November.

**Senator Turner:** Mr. Churcher, how many years do you suggest it will take to put this bill into effect?

**Mr. Churcher:** I am not sure that I fully understand your question, senator.

**Senator Turner:** Will it take one year, two years, three years?

**Mr. Churcher:** The entire bill can be proclaimed by the end of this year. Also, there is provision in the bill for all rules and regulations that are currently being made either by the former Canadian Transport Commission or the new National Trans-

[Traduction]

Les amendes faisant l'objet de l'article 41 ont été haussées conformément à la suggestion de l'opposition. Nous avons, par ailleurs, modifié la composition du Comité consultatif de la sécurité ferroviaire afin qu'il compte un plus grand nombre de représentants d'organisations ouvrières et un représentant du public, selon la proposition faite par l'opposition et les témoins des organisations ouvrières. Les sociétés ferroviaires ont demandé que les décisions d'un inspecteur de la sécurité ferroviaire, article 31, puissent être revues à leur demande. Le gouvernement a également accepté cette proposition.

Les sociétés ferroviaires ont également demandé l'apport d'un certain nombre de modifications détaillées à la partie I, de sorte qu'elles aient le droit de déposer leur projet de normes techniques. Un grand nombre de ces modifications ont été acceptées et ont renforcé le projet de loi. En bref, monsieur le président, le gouvernement a prêté l'oreille aux députés et aux témoins et a accepté un grand nombre des modifications qu'ils ont proposées pour renforcer le projet de loi. Nombre des témoins que le Comité va entendre ont déjà participé pleinement au processus et ils pourront certainement vous parler de ces importantes consultations qui ont eu lieu.

Je crois donc, monsieur le président, être en position de faire l'éloge du projet de loi. Vous constaterez sans doute que peu ou pa d'amendements seront proposés. Si toutefois des amendements étaient proposés, je doute fort qu'il y ait des amendements de fond.

Monsieur le président, nous sommes prêts à répondre aux questions du mieux que nous le pouvons.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Thacker. Honorables sénateurs, y a-t-il des questions?

**Le sénateur Turner:** Monsieur Thacker, quel est le calendrier de mise en application du projet de loi C-105? Sur combien d'années s'échelonne-t-il et entendez-vous en appliquer toutes les parties en même temps ou procéder par étapes?

**M. Thacker:** Je vais demander à M. Churcher de bien vouloir répondre à cette question, monsieur le président.

**M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports:** Monsieur le président, l'une des dispositions du projet de loi nous permet de procéder par étapes. Je crois toutefois que nous entendons en proclamer toutes les dispositions à la fois. Je ne pense pas que nous ayons établi de calendrier précis à cet effet, mais le projet de loi pourrait, selon moi, être proclamé d'ici la fin de l'année, peut-être en novembre.

**Le sénateur Turner:** Monsieur Churcher, combien d'années faudra-t-il pour que l'ensemble de ce projet de loi soit mis en vigueur?

**M. Churcher:** Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question, sénateur.

**Le sénateur Turner:** Un an, deux ans, trois ans?

**M. Churcher:** L'ensemble du projet de loi pourra être proclamé d'ici la fin de l'année. En outre, une disposition du projet de loi prévoit le maintien des règles et règlements actuellement établis par la Commission canadienne des transports ou le nou-



[Text]

portation Agency, such as any engineering requirements or regulations for crossing protection, or a uniform code of operating rules. In other words, any rules and regulations that are currently in place will stay in place under the new bill, until such time as they may be revoked, so that there will be a gradual transition.

**Senator Turner:** How soon do you expect that the railway employees who operate the trains will have to go into the rule car and how long a period will they stay in the rule car under the new rules?

**Mr. Churcher:** I am not completely familiar with the period of time that employees have to go into the rule car at the moment. However, the time frame will be precisely the same in the future as it is at the moment. In other words, those requirements for qualifying employees will remain the same.

**Senator Turner:** It is usually for one day and sometimes you have to do it twice. However, suppose that employees have to write the rules every three years and an employee does not get the required 95 per cent—by the way, will that figure still be in effect?

**Mr. Churcher:** Yes.

**Senator Turner:** In other words, if an employee does not pass with a 95 per cent mark, they will throw him out of the service?

**Mr. Churcher:** That is correct.

**Senator Turner:** When will this change take effect?

**Mr. Churcher:** I am sorry, senator, I do not know what you mean.

**Senator Turner:** How soon will the change take place?

**Mr. Churcher:** Senator, it is taking place all of the time.

**Senator Turner:** I am talking about under the new act, Bill C-105?

**Mr. Churcher:** There will be no change to that requirement.

**Senator Turner:** In other words, the employees will have to write the rules every three years?

**Mr. Churcher:** Yes. We feel that this is something that is now working well, and we do not see any reason to make any changes to it.

**Senator Turner:** Are you aware that at some terminals on the CNR, the carmen will be working seven days a week, 24 hours a day, and it is possible that there will be only one carman per shift because they do not have enough carmen. Is that safety, in your opinion? On some shifts there will be no carmen. If people are working in the yard and they have to go to the main line and the train is going through Sarnia, for example, who is going to give that train a running inspection?

**Mr. Churcher:** At the moment, the National Transportation Agency has requirements for inspecting trains at various terminals. This procedure has to be established by the railways

[Traduction]

vel Office national des transports, concernant notamment les normes techniques, la protection aux passages à niveau ou un code uniforme de règles d'exploitation. Bref, les règles et règlements qui existent à l'heure actuelle demeureront en vigueur après l'adoption du projet de loi jusqu'à ce qu'ils puissent être révoqués. Il y aura donc une transition graduelle.

**Le sénateur Turner:** A quelle fréquence les conducteurs devront-ils retourner dans le simulateur et combien de temps devront-ils y demeurer conformément aux nouvelles règles?

**M. Churcher:** Je ne sais pas à quelle fréquence ils doivent à l'heure actuelle retourner dans le simulateur. Cela ne changera toutefois pas. Les exigences au titre des qualifications des employés demeureront les mêmes.

**Le sénateur Turner:** Ils doivent actuellement y passer une journée et y retourner parfois une deuxième fois. Supposons cependant que les employés doivent se soumettre aux examens tous les trois ans et que l'un d'entre eux n'obtienne pas la note de 95 p. 100. Soit dit en passant, cette règle sera-t-elle toujours en vigueur?

**M. Churcher:** Oui.

**Le sénateur Turner:** Si un employé n'obtient pas la note de 95 p. 100, il sera congédié?

**M. Churcher:** C'est exact.

**Le sénateur Turner:** Quand ce changement entrera-t-il en vigueur?

**M. Churcher:** Je suis désolé, monsieur le sénateur, je ne comprends pas ce que vous voulez dire.

**Le sénateur Turner:** Ce changement aura-t-il bientôt lieu?

**M. Churcher:** Monsieur le sénateur, cette façon de procéder tient toujours.

**Le sénateur Turner:** Je parle de la mise en vigueur de la nouvelle loi, le projet de loi C-105?

**M. Churcher:** Le projet de loi ne modifie pas cette exigence.

**Le sénateur Turner:** Les employés devront donc subir ces examens tous les trois ans?

**M. Churcher:** Oui. Cette façon de procéder donne de bons résultats et nous ne voyons pas pourquoi nous y apporterions des changements.

**Le sénateur Turner:** Êtes-vous conscient que les wagonniers affectés à certains complexes ferroviaires du CNR devront travailler sept jours par semaine, 24 heures par jour, et qu'il n'y aura peut-être qu'un seul employé par poste de travail, étant donné leur petit nombre. Peut-on réellement parler de sécurité ferroviaire à votre avis? Sur certains postes, il n'y aura pas de wagonniers. Si des employés travaillent dans le triage et doivent se rendre sur la voie principale alors que le train traverse Sarnia, par exemple, qui va pouvoir effectuer une inspection en marche?

**M. Churcher:** L'Office national des transports exige à l'heure actuelle que les trains soient inspectés à diverses gares. Les sociétés ferroviaires ont établi cette règle et l'Office l'a



[Text]

and agreed to by the agency. In this case, senator, the same thing applies. If the railways are not adhering to inspection requirements, there will be the power, as there is at the moment, for railway safety inspectors to examine the safety procedures, inspection procedures, and so on. If these procedures are not found to be adequate, the railways will be required to upgrade their inspections.

**Senator Turner:** That is not happening at the moment; let's be honest about it. You have been around the railways a long while, as have I. The railroad companies cut corners just as do the railway employees. Sometimes we can get lucky and get away with cutting those corners.

The posted speed limit on the 401, for example, is 60 miles an hour. Do you drive 60 miles an hour on the 401? If someone drives faster than 60 miles an hour, he is breaking the law—and we all do it, right? You were a former railroader, Mr. Churcher. Sometimes you gambled and sometimes you lost; let's be honest. The rulebook and Bill C-105 protect the company.

**Mr. Churcher:** Senator, I do not want to go on record on anything to do with what I may have done in the past, but—

**Senator Turner:** But you did it.

**Mr. Churcher:** —as far as inspections are concerned, at the moment the National Transportation Agency does have requirements on the frequency and type of inspection that must be carried out by the railways. This was reinforced quite recently with a decision on caboosless trains. These requirements are in place. If there is any indication that they are not being met, we would be pleased to take it up with the National Transportation Agency. When the legislation is passed, the Minister of Transport will become responsible for ensuring that his regulations and inspection requirements are being adhered to by the railways. There are provisions, as I said, as to inspector compliance.

One thing we can do with this legislation is to increase inspections for compliance in the areas you are looking at. I think we will be able to direct greater resources to these areas. In addition, if the railways are not doing what they should be doing, there are provisions by which to ensure that they can be made to do it; they can be fined.

**Senator Turner:** Most employees think that the National Transportation Agency will do nothing but rubberstamp whatever the railroads want. You know what happens and so do I; we are not solving anything by implementing this part of Bill C-105.

**Mr. Churcher:** We feel that we have adequate powers under this legislation to ensure that the railways do comply with what is required of them.

**Senator Turner:** How many times per year does a railway inspector go into a terminal now?

**Mr. Churcher:** I cannot answer that question, senator. I can probably provide an answer for you in due course, but I cannot do so at the moment.

[Traduction]

acceptée. Encore une fois, sénateur, la situation est la même. Si les sociétés ferroviaires n'adhèrent pas aux règles d'inspection, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire auront le pouvoir, comme à l'heure actuelle, d'examiner notamment les procédures de sécurité et d'inspection. S'ils ne jugent pas ces procédures adéquates, les sociétés ferroviaires seront tenues de les améliorer.

**Le sénateur Turner:** Soyons honnêtes, rien de cela ne se produit à l'heure actuelle. Vous connaissez les chemins de fer aussi bien que moi. Les sociétés ferroviaires contournent la loi, tout comme ses employés. Cela réussit parfois et passe inaperçu.

La limite de vitesse sur la route 401 est de 60 milles à l'heure. Conduisez-vous à 60 milles à l'heure sur la 401? Si quelqu'un conduit plus vite que 60 milles à l'heure, il enfreint la loi—Nous le faisons tous, n'est-ce pas?—Vous avez déjà travaillé auprès des sociétés ferroviaires, monsieur Churcher. Vous avez parfois pris des chances et vous avez parfois perdu. Soyez honnête. La réglementation et le projet de loi C-105 protègent les sociétés.

**M. Churcher:** Monsieur le sénateur, je ne veux pas parler ici de choses que je pourrais avoir faites par le passé, mais . . .

**Le sénateur Turner:** Mais vous l'avez fait.

**M. Churcher:** . . . en ce qui concerne les inspections, l'Office national des transports a adopté des règles régissant la fréquence et le type des inspections qui doivent être effectuées par les sociétés ferroviaires. Elle a même rendu une décision récemment relativement aux trains sans wagon de queue. Ces règles sont en vigueur. Si l'on a des raisons de croire qu'elles ne sont pas respectées, nous serions heureux d'en informer l'Office national des transports. Une fois le projet de loi adopté, le ministre des Transports sera chargé de voir à ce que ces règlements et exigences d'inspection soient respectés par les sociétés ferroviaires. Je le répète, il existe des dispositions pour assurer l'application de ces règlements et exigences.

Ce projet de loi peut entre autres nous permettre d'accroître les exigences au titre des inspections dans les domaines que vous mentionnez. Je crois que nous serons en mesure d'affecter plus de crédits à ces domaines. En outre, si les sociétés ferroviaires ne respectent pas la loi, des dispositions pourront permettre de remédier à la situation: l'imposition d'amendes.

**Le sénateur Turner:** La plupart des employés estiment que l'Office national des transports va se contenter d'accéder à la demande des sociétés ferroviaires. Vous savez aussi bien que moi ce qui se passe: cette partie du projet de loi C-105 ne résout aucun problème.

**M. Churcher:** Selon nous, le projet de loi confère suffisamment de pouvoirs pour faire en sorte que les sociétés ferroviaires respectent les exigences de la loi.

**Le sénateur Turner:** Combien de fois par année un inspecteur de la sécurité ferroviaire visite-t-il les installations terminales?

**M. Churcher:** Je suis incapable de vous répondre, sénateur. Je pourrais probablement trouver les données en faisant un peu de recherches, mais pour l'instant c'est impossible.

[Text]

**Senator Turner:** An inspector will go into a terminal once or twice a year, unless an employee complains. That is what has happened down through the years. I know that I rode rough engines, and the only way I could get any action was to send a telegram to the Minister of Transport in Ottawa. Then everyone got moving and did something about it.

**Mr. Churcher:** We feel, senator, that by directing the focus of Bill C-105 away from the strong emphasis on engineering requirements that currently exists in the Railway Act toward the transportation end of things, the operating type of problems, we will be able to give more attention to these areas that you have mentioned, inspections and so on. There is another thing that I do not think should be forgotten, which is that the railways are using a lot of high technology equipment—hot box detectors, dragging equipment detectors, and so on—that assist in performing the visual inspections you are talking about.

**Senator Turner:** Many of these things are mechanical, or electrical and sometimes they fail.

**Mr. Churcher:** Yes, and in that event there are procedures that the railway must follow. If it is not possible to conduct an inspection at the right mileage on a cabooseless train, for example, I believe the train must travel at a reduced speed until it can be given a proper inspection. These things are taken into account now.

**Senator Turner:** Are hot box detectors 100 per cent effective?

**Mr. Churcher:** No, they will fail from time to time. As I have said, there are procedures to follow if that happens.

**Senator Turner:** How many railway inspectors are there in the province of Ontario right now and how many will be employed in this province when Bill C-105 comes into effect?

**Mr. Churcher:** I cannot answer that question, senator. I can, however, provide details to you at another time.

**Senator Turner:** Will you hire any new railway inspectors and, if so, what sort of background will they have?

**Mr. Churcher:** At this stage, I cannot say whether we will hire more inspectors. Over the long term, I imagine we will. As to their qualifications, we certainly need bright and clever people. We also need people with some railway experience. As you know, Senator Turner, there is a continuing debate on this point: Do we need candidates for this position who have had a lot of railway experience? Such people may not necessarily be the best type to hire. I think, in hiring inspectors, that we need to ensure that there is a balance between railway experience and technical capabilities.

**Senator Turner:** Will an inspector have to have the same qualifications as have been in place for many years—five years' experience as an official of some railroad in Canada, for example—or have they been done away with under this rule?

[Traduction]

**Le sénateur Turner:** Je puis vous dire qu'un inspecteur se rend au terminus une ou deux fois par année, à moins qu'un employé ne dépose plainte. C'est ainsi depuis des années. D'expérience, ayant moi-même eu des problèmes avec des locomotives, je sais que la seule façon de faire bouger les choses était d'envoyer un télégramme au ministre des Transports, à Ottawa. C'était alors le branle-bas, et on obtenait des résultats.

**M. Churcher:** Sénateur, nous croyons qu'en mettant l'accent du projet de loi C-105 sur le transport comme tel, c'est-à-dire sur les problèmes d'exploitation, plutôt que sur les exigences techniques, comme c'est le cas actuellement dans la Loi sur les chemins de fer, nous pourrions faire des améliorations dans les domaines que vous venez de mentionner, c'est-à-dire les inspections, etc. Autre chose qu'il ne faudrait pas, à mon avis, oublier, les chemins de fer utilisent beaucoup de matériel de haute technologie—les détecteurs de boîte chaude et d'appareillage traînant, par exemple—qui facilite les inspections visuelles dont vous parlez.

**Le sénateur Turner:** Une grande partie de ce matériel est soit mécanique soit électrique, de sorte qu'il faut s'attendre à des pannes.

**M. Churcher:** Effectivement. Des consignes sont alors prévues: par exemple, s'il n'est pas possible d'effectuer l'inspection d'un train sans fourgon de queue au moment voulu, si je ne m'abuse, le train doit rouler moins vite jusqu'à ce qu'il ait été convenablement inspecté. On tient maintenant compte de ces choses.

**Le sénateur Turner:** Les détecteurs de boîte chaude sont-ils à 100 p. 100 efficaces?

**M. Churcher:** Non, de temps à autre, ils sont défectueux. Comme je l'ai dit, en pareil cas, des consignes existent.

**Le sénateur Turner:** Combien d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire y a-t-il en Ontario actuellement et combien seront employés dans cette province lorsqu'entrera en vigueur le projet de loi C-105?

**M. Churcher:** Il m'est impossible de vous répondre, sénateur. Je pourrais vous donner des précisions plus tard.

**Le sénateur Turner:** Avez-vous l'intention d'engager de nouveaux inspecteurs de la sécurité ferroviaire et, le cas échéant, quel genre de personnes rechercherez-vous?

**M. Churcher:** A ce stade, je ne puis affirmer que nous augmenterons les effectifs. A long terme, j'imagine que nous le ferons. Quant à leur compétence, nous avons certes besoin de personnes intelligentes. Nous avons également besoin de personnes ayant une certaine expérience des chemins de fer. Comme vous le savez, sénateur Turner, le débat à ce sujet persiste: l'expérience des chemins de fer est-elle essentielle? Peut-être ces candidats ne sont-ils pas les plus indiqués pour ce genre de travail. Les inspecteurs devront, je crois, allier expérience et capacité technique.

**Le sénateur Turner:** L'inspecteur aura-t-il le même genre de compétences qu'auparavant—cinq ans d'expérience à l'emploi d'une compagnie de chemins de fer au Canada, par exemple—



[Text]

**Mr. Churcher:** That requirement is contained in the legislation. I think that inspectors will be of a number of disciplines. They may be qualified in a specific area or in a number of areas of expertise. An inspector could have particular skill in mechanical locomotives, for example, or he could be a rules and operating person; he could also be a civil engineer.

**Senator Turner:** Do you believe that railway carmen and sectionmen are important people on the railroad? Most railroaders believe that they are the most important people on a railroad.

**Mr. Churcher:** They certainly help to make the railway run.

**Senator Turner:** Well, a lot of carmen and sectionmen have been cut in the last few years. You know that and I know it. In the past, five or six sectionmen looked after ten miles of railway. They were important people and were proud to do their jobs. Competitions were held, and I can remember that my section was the best at one time. I polled the president of the Union Pacific Railway. He talked to us in Sarnia and said that the roadbed on the CNR and CPR is the best in North America. We were all pretty proud of that; but you cannot say that today.

**Mr. Churcher:** With respect, senator, we have two very good railways in Canada. The CP has been the safest railroad in North America, including the Union Pacific, for 7 out of the last 11 years. CN has fallen within the top five or six in the same time period. I still believe that we run an extremely safe railway system. The ways in which we do it may not be the same as those that were used in the past. Track maintenance is much more highly mechanized, as is the inspection procedure, but I think that the statistics, as they show trends and as they show comparisons with other railways, will indicate that we still have extremely good railways in Canada.

**Senator Turner:** Are you aware that Procar, at Sarnia, builds cars, cleans them out and maintains them? I believe cars are built in Oakville, as well, and are maintained in Sarnia. I have been informed that not one of those employees is a qualified railway carman, yet those employees are inspecting and fixing cars. On the railroads, employees must have an apprenticeship of four or five years before they can become a first class carman. Why does this rule not apply to the maintenance of cars in Sarnia?

**Mr. Churcher:** Before that car can move on the railway, senator, which falls under federal government jurisdiction, it must pass the inspection requirements of the railway that will accept it. In this case, it is the railway's responsibility to inspect the car to make sure that it conforms to the requirements.

[Traduction]

ou ces exigences ont-elles été mises de côté dans les nouvelles règles?

**M. Churcher:** La loi prévoit ces exigences. Je crois que les inspecteurs devront venir d'un certain nombre de disciplines. Ils devront peut-être avoir des titres de compétence dans un domaine précis ou dans plusieurs domaines. Un inspecteur pourrait connaître particulièrement bien les locomotives mécaniques, par exemple, ou être expert des règles et des modes d'exploitation; par ailleurs, il pourrait être ingénieur civil.

**Le sénateur Turner:** Les wagonniers et les sectionnaires ont-ils leur importance? La plupart des cheminots les considèrent essentiels à la bonne marche d'un chemin de fer.

**M. Churcher:** Ils contribuent certainement à faire rouler les trains.

**Le sénateur Turner:** Beaucoup de postes de wagonniers et de sectionnaires ont été éliminés au cours des dernières années. Vous le savez tout autant que moi. Dans le passé, il fallait cinq ou six sectionnaires pour entretenir dix milles de voie ferrée. Ils tiraient grande fierté de ce travail. Des concours avaient lieu, et je me souviens que ma section avait remporté la palme à un moment donné. J'ai interrogé le président de l'Union Pacific Railway. Lors d'une rencontre à Sarnia, il a affirmé que la plate-forme des voies utilisées par le CN et le CP est la meilleure d'Amérique du Nord. Nous en étions tous assez fiers, mais on ne peut faire de telles affirmations aujourd'hui.

**M. Churcher:** Sauf le respect que je vous dois, sénateur, nous avons deux excellents chemins de fer au Canada. Celui du CP a été le plus sûr en Amérique du Nord, la compagnie Union Pacific comprise, pendant sept des onze dernières années. Le CN est tombé au cinquième ou sixième rang durant la même période. Je demeure convaincu que notre transport ferroviaire est extrêmement sécuritaire. Nous ne le faisons peut-être pas de la même façon qu'auparavant. L'entretien de la voie est beaucoup plus mécanisé, tout comme la méthode d'inspection, mais les données statistiques, dans la mesure où elles font ressortir les tendances et établissent des comparaisons avec d'autres chemins de fer, révéleront que nos chemins de fer sont extrêmement bons au Canada.

**Le sénateur Turner:** Saviez-vous que Procar, à Sarnia, construit des wagons, les nettoie et les entretient? Je crois savoir que des wagons sont également construits à Oakville et entretenus à Sarnia. Si j'ai bien compris, pas un de ces employés n'est un wagonnier en titre, et pourtant ce sont eux qui font les inspections et les réparations. Sur les chemins de fer, les employés doivent subir un apprentissage de quatre ou cinq ans avant de pouvoir passer wagonnier de premier ordre. Pourquoi cette règle ne s'applique-t-elle pas à l'entretien des wagons à Sarnia?

**M. Churcher:** Avant de pouvoir se déplacer sur la voie ferrée qui est de compétence fédérale, le wagon doit satisfaire aux critères d'inspection du chemin de fer qui l'acceptera. Dans le cas présent, c'est au chemin de fer qu'il appartient d'inspecter le wagon afin de s'assurer qu'il est conforme.



[Text]

**Senator Turner:** For many years, American cars coming to Canada at Fort Erie or Windsor, for example, were in bad shape. I am still told that American cars are not in the best of shape. If an accident occurs, it often involves an American car—in fact, that car has usually been the cause of the accident. What are you doing about this situation? When answering your question, please keep in mind that I have been asked by the railway employees to put these questions to you, sir; I am not trying to confuse you or to do anything else.

**Mr. Churcher:** The same remarks I gave in answer to your previous question apply. As soon as that car hits the interchange with the Canadian railroad, the regulations apply in the same way as the NTA regulations apply at the moment. The railway accepting that car is responsible for ensuring that it conforms to the minimum freight car standards.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Do you have statistics showing the number of accidents or incidents of Canadian lines attributable to cars owned by Canadian railway companies in comparison with cars owned by American railway companies?

**Mr. Churcher:** I am not sure whether we have that information. Certainly we could look for it. I am not sure that the statistics are kept in that fashion, but I shall see if we can find them.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** If you have those statistics, they would be revealing as to the efficacy of inspections at points where the American cars begin to move on Canadian lines. Such statistics should be easily compiled and would be quite useful as a check on inspections.

**Senator Turner:** Clause 51 refers to the review of the operations of this act. Does that exercise include a review of the regulations? I have asked for the regulations, and I have not received them yet. As I said before, sometimes the thrust of a bill changes after the rules and regulations put in place by order in council come into play.

**Mr. Churcher:** The wording in clause 51 refers to a comprehensive review of the operations of this act. I would read that clause as being wide enough to cover the regulations that have been made and the way in which the railways have operated since the act has come into force. In terms of safety and whether there has been an improvement or a detriment to safety and any other matters that are germane, I do not think there is any restriction in that clause, and I would imagine that the regulations will be covered. As I mentioned previously with regard to the regulations we propose to pass, the existing regulations will remain in place during the transition period. There will not be a large number of new regulations put in place to come into effect all at once on the day of proclamation.

One of the key changes to be made early on is the change to the uniform code of operating rules, and the railways and labour I understand, are working on them at the moment. They could be ready for implementation shortly after the bill is proclaimed. One of the things Mr. Justice Foisy pointed out following the Hinton accident inquiry was that it is currently

[Traduction]

**Le sénateur Turner:** Pendant longtemps, les wagons américains entrant au Canada à Fort Erie ou à Windsor, par exemple, étaient en très mauvais état. Semblerait-il qu'ils ne soient pas beaucoup mieux aujourd'hui. Lorsqu'un accident se produit, un wagon américain est souvent en cause, en fait il est habituellement la cause de l'accident. Que faites-vous pour rectifier cette situation? Avant de répondre, veuillez vous rappeler que ce sont les cheminots qui m'ont demandé de vous poser la question, monsieur; je n'essaie pas de vous mettre des bâtons dans les roues, ou quoi que ce soit.

**M. Churcher:** Je vous réponds de la même manière que j'ai répondu à la dernière question. Dès que le wagon change de réseau pour emprunter celui du Canada, le règlement s'applique de la même manière que s'appliquait la Loi nationale sur les transports. Le chemin de fer acceptant le wagon est responsable de s'assurer qu'il est conforme aux exigences minimales visant les wagons à marchandises.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pouvez-vous nous fournir des chiffres révélant le nombre d'accidents ou d'incidents survenus sur des voies canadiennes attribuables à des wagons appartenant à des chemins de fer canadiens et à des chemins de fer américains?

**M. Churcher:** J'ignore si nous avons cette information. Nous pourrions certainement faire des recherches. Je ne suis pas sûr que nous dressions une telle statistique, mais je verrai si elle existe.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si une telle statistique existe, elle pourrait être fort éloquentes quant à l'efficacité des inspections aux points d'entrée des wagons américains au Canada. De telles données devraient être faciles à réunir; elles seraient très utiles.

**Le sénateur Turner:** L'article 51 du projet de loi prévoit un examen de l'application de cette loi. Cela comprend-il le règlement d'application? J'ai demandé à le recevoir, mais je n'en ai pas reçu d'exemplaire encore. Comme je l'ai déjà mentionné, il arrive que l'orientation d'un projet de loi change après l'entrée en scène de règlements près par décret du conseil.

**M. Churcher:** Le libellé de l'article 51 précise «un examen complet de l'application de cette loi». D'après moi, la formulation est assez générale pour comprendre les règlements d'application et la façon dont les chemins de fer sont exploités depuis son entrée en vigueur. Quant à l'incidence sur la sécurité, à savoir s'il y a eu amélioration ou détérioration et d'autres questions secondaires, je ne crois pas qu'il y ait de restrictions dans cet article du projet de loi et j'imagine que le règlement est compris. Comme je l'ai déjà mentionné lorsque je parlais du règlement que nous projetons de faire adopter, le règlement existant demeure en place durant la période transitoire. Il n'y aura pas tant de nouveaux règlements qui entreront en vigueur le jour même de la proclamation.

Un des principaux changements, dès le début, est l'introduction du code uniforme des règles d'exploitation et, si j'ai bien compris, les chemins de fer et les syndicats y travaillent en ce moment même. Ce code pourrait être mis en application peu de temps après la proclamation de la loi. Le juge Foisy a fait ressortir, à la suite de son enquête sur la collision de trains à

[Text]

difficult to make changes to the operating rules. We have changed the whole way of approving those rules to make it simpler to make these sorts of changes.

**Senator Turner:** Mr. Justice Foisy also said that there was no booze or drugs involved in the accident. He said that there was a lack of sleep. I don't know when you hired on the railroad, but I hired on in 1940. It was my experience that all the safety rules went out the window when there were not enough employees available, and therefore you did not get much rest. You rested on the road. We would be going a distance of 120 miles in 24 hours. We would be put on sidings, and that is the way things operated. They would also threaten to fire you if you refused duty. So rules and regulations are one thing. We had to sign an appearance sheet, which stated that you had sufficient rest. What is sufficient rest—6 hours, 8 hours, 10 hours, 12 hours?—when you have been away for three or four days? What will happen if another war breaks out? During the last two wars, the railroads carried the load—the troops, poison gas, you name it—and we did not get much rest. So what is sufficient rest?

**Mr. Churcher:** I do not condone sleeping in the cab of the locomotive. Following the Hinton inquiry, the then Canadian Transport Commission, along with the railways and the main railway labour unions, implemented an interim order which set out periods of rest that must be observed by everyone in an operating capacity. I do not have the details here, but certainly the rest periods depend on the time worked. For example, if you have worked eight hours or less, you have to have at least six hours of rest before you can take up another tour of duty. If you have worked more than eight hours, I believe you have to have ten hours of rest. Adequate rest is established by regulation. The order took effect April 2, 1987 and to the best of my knowledge it is working well. We are monitoring the system, and there will be further discussions between government, railways and railway labour unions as to what the final form of the order should take. Certainly, these orders contain a rest requirement that did not exist before.

**Senator Turner:** During the war we would be ordered out of Mimico to London, Niagara Falls or Sarnia via Guelph. If you went from Mimico to Scarborough, you would lay over there for 12 hours, and it would be another eight hours getting back to Mimico and hitting the main line. They can do anything they want to once they get you out there. Once you sign the sheet, you are the goat if anything happens. Rules are rules, but they will not follow them. You know that and so do I. If you are called up and you refuse, you are the goat if something happens.

**Mr. Churcher:** That would be a clear violation of the legislation.

[Traduction]

Hinton, qu'il est difficile actuellement de modifier les règles d'exploitation. Nous avons modifié toute la façon d'approuver ces règles afin de faciliter ce genre de changement.

**Le sénateur Turner:** Le juge Foisy a également déclaré que la boisson et les drogues n'étaient pas en cause dans cet accident. Il l'a plutôt attribué à un manque de sommeil. Je ne sais pas quand vous avez commencé à travailler pour les chemins de fer, mais j'ai moi-même commencé en 1940. Je sais d'expérience que les consignes de sécurité présent bien peu lorsqu'il n'y a pas suffisamment d'employés, de sorte qu'il n'était pas beaucoup question de se reposer. On se reposait en route. Nous parcourions 120 milles en 24 heures. On nous plaçait sur une voie d'évitement, c'était aussi simple que cela. De plus, on nous menaçait de licenciement quand nous refusions de reprendre le service. Donc, les règlements sont sans grand impact. Il fallait signer une feuille de présence comportant une mention selon laquelle l'employé la signant avait eu suffisamment de repos. Que considère-t-on une période suffisante—six heures, huit heures, dix heures, 12 heures?—après trois ou quatre jours sur la voie? Qu'arriverait-il si une autre guerre se déclarait? Durant les deux dernières guerres, les chemins de fer ont tout transporté, les troupes, les gaz toxiques, pour n'en nommer que quelques-uns, nous n'avions pas beaucoup de temps pour nous reposer. Qu'appelle-t-on repos suffisant?

**M. Churcher:** Je ne sanctionne pas le sommeil dans la cabine de la locomotive. Après l'enquête sur l'accident de Hinton, la Commission canadienne des transports, ainsi qu'elle s'appelait, de concert avec les chemins de fer et les principaux syndicats de cheminots, a mis en œuvre une ordonnance provisoire établissant des périodes de repos obligatoire pour tous ceux qui sont affectés à l'exploitation. Je ne dispose pas des détails ici avec moi, mais ces périodes sont certes fonction des heures de travail effectuées. Par exemple, si vous avez travaillé huit heures ou moins, vous avez droit à au moins six heures de repos avant de reprendre le service. Si vous avez travaillé plus de huit heures, vous aurez droit à dix heures de repos, je crois. Le règlement établit les périodes de repos convenables. L'ordonnance a pris effet le 2 avril 1987 et, que je sache, il n'y a pas eu de problème depuis lors. Nous assurons le suivi du régime, et d'autres entretiens auront lieu entre le gouvernement, les chemins de fer et les syndicats de cheminots afin d'en fixer la forme définitive. Assurément, ces ordonnances imposent une période de repos qui n'existait pas auparavant.

**Le sénateur Turner:** Durant la guerre, il fallait se rendre de Mimico à London, à Niagara Falls ou à Sarnia, en passant par Guelph. Ainsi, après un voyage de Mimico à Scarborough, on pouvait attendre jusqu'à 12 heures avant de repartir pour Mimico et de reprendre la voie principale, ce qui représente 8 autres heures de travail. Une fois que vous êtes sur la voie, on peut faire de vous ce que l'on veut. En effet, la feuille de présence signée, c'est vous qui ferez les frais de tout incident. Le règlement existe, mais il n'est pas respecté. Vous le savez, tout aussi bien que moi. Si on vous rappelle au travail et que vous refusez, c'est vous qui serez sacrifié.

**M. Churcher:** Cela serait une nette contravention à la loi.



[Text]

**Senator Turner:** We had rules and regulations before, but nothing was done about the violations.

**Mr. Churcher:** There were no hours of rest before.

**Senator Turner:** The sheet that you signed said that you had had sufficient rest, that you were not under the influence of booze and that you were familiar with the road that you would be travelling over. That is the sheet they presented in court if you were charged with manslaughter. Once the railroad is involved in war operations, the rules go out the door. You know that and I know that.

**Mr. Churcher:** All I would like to say is that I hope that we do not get back into that situation. We have been aware of the difficulties of ensuring that employees take adequate rest. We have taken action to ensure they take adequate rest, and to the best of my knowledge it is working. If the situation were to change, the regulations would still be there. If the rules were being bent, it would be in clear violation of the legislation, and there are penalties for such violation.

**Senator Turner:** I come back to my question: What is sufficient rest? If you go from Sarnia to MacMillan Yard in Toronto, the conductor gets off at the administration building but the head-in crews do not get back for another two hours. So, if eight hours is considered sufficient rest, there are two hours out of eight that you are not sleeping.

**Mr. Churcher:** This has been defined in the regulations.

**Senator Turner:** The employees tell me that things operate differently. I am bringing these concerns to your attention. You can have all the rules and regulations you want, but you know what actually happens. If they call you and say they have a train and are short of men, you have to go.

**Mr. Churcher:** You cannot go.

**Senator MacDonald (Halifax):** What happens to the protection provided by the unions when the company leans on employees and says that you have had enough rest?

**Senator Turner:** First, you are suspended. Then you are assessed demerit marks. There is an arbitration hearing in Montreal where you may win or you may lose.

**Senator MacDonald (Halifax):** Will the brotherhood make these same points that you are making? Are we hearing the brotherhood here?

**Senator Turner:** You are hearing the brotherhood. Some of the brotherhood officials and employees claim that this legislation only goes part way and not as far as they would like to see it go.

**Senator MacDonald (Halifax):** They were part of this consultation.

**Senator Turner:** But they did not get everything they wanted and that is the concern.

When you review the act and the regulations, is it possible that matters not dealt with in the bill could be included in the bill by way of rules and regulations?

[Traduction]

**Le sénateur Turner:** Les règlements existaient déjà, pourtant rien n'a jamais été fait à ce sujet.

**M. Churcher:** Des périodes de repos n'étaient pas prévues.

**Le sénateur Turner:** La feuille qu'on nous demandait de signer attestait que nous avions eu suffisamment de repos, que nous n'avions pas absorbé d'alcool et que nous connaissions la voie à parcourir. Cette feuille était présentée au tribunal si on vous accusait d'homicide involontaire. Une fois le chemin de fer engagé dans des opérations de guerre, les règlements ne s'appliquent plus. Nous le savons tous.

**M. Churcher:** Tout ce que j'espère, c'est que nous ne faisons pas un retour vers de telles situations. Nous sommes conscients des difficultés qu'il y a à s'assurer que les employés prennent suffisamment de repos. Nous avons pris des mesures afin de nous assurer qu'ils le font et, que je sache, la méthode fait ses preuves. Si la situation devait changer, le règlement subsisterait. Si les règles n'étaient pas respectées, cela constituerait une nette infraction à la loi, situation pour laquelle des pénalités sont prévues.

**Le sénateur Turner:** Je reviens à ma question: Que qualifiez-vous de période de repos suffisante? Après un voyage de Sarnia jusqu'à la gare de triage de MacMillan, à Toronto, le conducteur descend à l'immeuble administratif. Par contre, les équipes doivent demeurer dans le train pour deux heures encore. Donc, il manque deux heures à la période de huit heures considérée comme une période suffisante de repos.

**M. Churcher:** Cette période est définie dans le règlement.

**Le sénateur Turner:** Les employés m'affirment que les choses se déroulent autrement. Je vous signale ces points. Peu importe les règlements en place, vous savez ce qui se passe réellement. Si on vous rappelle en vous disant qu'on est à court d'hommes, vous devez rentrer.

**M. Churcher:** Vous ne pouvez pas.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Qu'arrive-t-il de la protection syndicale, lorsque la compagnie tord le bras à l'employé et lui affirme qu'il a eu suffisamment de repos?

**Le sénateur Turner:** Tout d'abord, vous êtes suspendu. Puis, on évalue combien de mauvais points vous méritez. Enfin, il y a une audience d'arbitrage à Montréal, où vous pouvez aussi bien gagner que perdre votre cause.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** La fraternité fera-t-elle valoir les mêmes points? Est-ce la fraternité qui parle ici?

**Le sénateur Turner:** Effectivement, je fais écho à la fraternité. Certains de ses dirigeants et employés estiment que la loi ne va pas aussi loin qu'ils l'espéraient.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Pourtant, ils ont été partie à la consultation.

**Le sénateur Turner:** Ils n'ont pas obtenu ce qu'ils réclamaient, et c'est ce qui les préoccupe.

Lorsqu'une loi et son règlement d'application sont examinés, est-il possible d'inclure les points omis du projet de loi dans la réglementation?



[Text]

**Mr. Churcher:** I am not sure I follow your question.

**Senator Turner:** Bill C-105, in my opinion—and in the opinion of many others—will be changed when the rules and regulations are issued. That is why we want to see the rules and regulations. When those rules and regulations are issued and it appears that something in this bill is not as good as the employees think it should be, will you be in a position to change the rules and regulations to conform with their desires and to improve the safe running of the railway?

**Mr. Churcher:** We will certainly be in a position to bring in new regulations to cover matters such as changes to the Uniform Code of Operating Rules, whistle requirements and signal systems, but we certainly would not be able to go outside the ground rules that will have been established by this legislation.

**Senator Turner:** You can only go so far because of the act.

**Mr. Churcher:** For example, we will not be able to introduce drug testing under this legislation because this legislation would not allow us to do that.

The other point which should be emphasized is that we are also going to establish, under this legislation, a consultative committee. There is going to be strong railway-labour input to that committee as well as input from the public interest and from just about anyone who has a stake in railway safety.

Any rules and regulations that we are proposing to change or make will be discussed by this committee and may, in fact, be originated by this committee. We feel that, by taking this consultative approach, we are going to be able to identify problems before they become real problems. I like to think that we can take regulatory action before a matter becomes a real issue.

To answer your question, senator, in the case of any changes that employees feel unnecessary, this will be a perfect forum to air them and to start drafting alternative regulations which can then be taken up by the minister and passed, provided they are within the outlines of those established by the legislation.

**Senator Turner:** Subclause 44(1), paragraph (h) states:

one member to represent the public;

What is meant by that?

**Mr. Churcher:** This would be a member to represent the public interest. It would depend upon the sorts of issues that might be seen to arise. It could be someone with a human factors interest, such as a behavioural analyst. It could be someone who represents a community group. It could be anyone who has a proven, demonstrated ability to represent the public interest.

I should add that this was inserted at second reading in the House and I think it was purposely meant to be that wide.

**Senator Turner:** Paragraph (i) states:

[Traduction]

**M. Churcher:** Je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi.

**Le sénateur Turner:** À mon avis et de l'opinion de beaucoup d'autres, le projet de loi C-105 sera modifié lorsque les règlements seront émis. C'est pourquoi nous voulons voir les règlements au préalable. Lorsqu'ils auront été émis, si une disposition du projet de loi semble moins bonne que ce qu'espéraient les employés, serez-vous en mesure de changer le règlement afin de satisfaire à leur désir et d'améliorer la sécurité ferroviaire?

**M. Churcher:** Nous sommes certes en mesure d'adopter de nouveaux règlements concernant des questions comme les changements à apporter au code uniforme des règles d'exploitation, aux exigences relatives à l'utilisation du sifflet et au système de signalisation; cependant, nous ne pourrions certainement pas déborder le cadre des principes établis dans la loi.

**Le sénateur Turner:** La loi vous empêche d'aller plus loin.

**M. Churcher:** Par exemple, nous ne pourrions imposer le dépistage de l'usage des drogues en vertu de cette loi, car elle ne le permet pas.

Autre point qu'il faut souligner, nous allons également établir, en vertu de cette loi, un comité consultatif au sein duquel l'employeur et les syndicats seront fortement représentés. Le comité bénéficiera également de la participation de groupes d'intérêts publics et de quiconque s'intéresse à la sécurité ferroviaire.

Le Comité discutera de tous les règlements que nous proposons de changer ou d'établir et il pourrait même, en fait, en proposer d'autres. Nous espérons par cette consultation pouvoir déterminer les problèmes possibles avant qu'ils ne se posent.

Pour répondre à votre question, sénateur, au sujet de changements que les employés pourraient juger inutiles, cette étude en comité fournit l'occasion idéale pour en discuter et procéder à la rédaction de règlements de rechange qui pourront par la suite être repris par le ministre et adoptés, à condition qu'ils soient conformes dans leurs grandes lignes à ceux prévus dans le projet de loi.

**Le sénateur Turner:** L'alinéa 44(1)g) dit:

le public;

Que veut-on dire par là?

**M. Churcher:** Il s'agirait d'une personne qui défendrait l'intérêt public. Cette personne serait nommée en fonction du type de questions qui pourraient être soulevées. Il pourrait s'agir de quelqu'un qui s'intéresse au facteur humain, comme un analyste du comportement, ou encore d'un représentant d'un organisme communautaire. Quelqu'un, en somme, qui a démontré qu'il pouvait défendre l'intérêt public.

Je dois ajouter que cette disposition a été ajoutée à la Chambre à l'étape de la deuxième lecture, et je pense que c'est à dessein qu'elle n'est pas plus précise.

**Le sénateur Turner:** L'alinéa 44(1)i) dit:

*[Text]*

three members to represent organized railway labour, two of whom shall represent the Canadian Railway Labour Association.

Where will the third member come from?

**Mr. Churcher:** Two would be members of the CRLA and the other would be someone like a machinist who is not a member of the CRLA.

**Senator Turner:** Paragraph (a) states:

one member to represent the Minister;

Who would that be?

**Mr. Churcher:** I think you should ask that question of the minister. It would likely be Mr. Barbeau. It would be someone who would be chairing the meeting and who would have the power to implement any decisions or recommendations that were taken by this committee. That person would also have to answer to the committee.

**Senator Turner:** Am I correct that this committee will meet once a year?

**Mr. Churcher:** As a minimum, it will meet once a year. I would think it will be meeting far more frequently than that. It will meet as required.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Before this bill was introduced in Parliament, was there a royal recommendation?

**Mr. Thacker:** I am sorry, I do not know the answer to that, Senator Stewart. We will undertake to find that answer for you.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The reason I ask is I notice that provision is made here for paying the members of the committee and I would assume that this is not the kind of provision that would require to be based on a royal recommendation. I was just curious to know how demanding the House of Commons now is with regard to royal recommendations.

**Mr. Thacker:** I had forgotten that at third reading there was a royal recommendation brought in with respect to the grade separation.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Money was going to be expended in that instance.

**Mr. Thacker:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** But not with regard to the payment of the members of this committee.

**Mr. Thacker:** I believe not, but I think we had better find that out and report back to you.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It is not a major point.

**Mr. Churcher:** We did take legal advice as to whether we needed a royal recommendation for that and the understanding I have is that it was not required.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That would be my belief too.

*[Traduction]*

Les organisations ouvrières de cheminots, celles-ci étant représentées par trois membres, y compris deux représentants de l'Association des syndicats de cheminots du Canada.

D'où viendra le troisième membre?

**M. Churcher:** Deux membres représenteront l'ASCC et le troisième pourrait être par exemple un mécanicien qui ne fait pas partie de l'ASCC.

**Le sénateur Turner:** L'alinéa 44(1)a) dit:

le ministre;

De qui s'agira-t-il?

**M. Churcher:** Je pense qu'il serait préférable de poser cette question au ministre. Il s'agira probablement de M. Barbeau. Cette personne présiderait probablement la réunion et serait habilitée à faire appliquer toute décision ou recommandation du comité. Elle devrait également rendre compte au comité.

**Le sénateur Turner:** Est-ce exact que ce comité se réunira une fois l'an?

**M. Churcher:** Au minimum. Il se réunira au besoin et, à mon avis, il le fera plus fréquemment.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Avant que ce projet de loi ne soit déposé au Parlement, une recommandation royale a-t-elle été présentée?

**M. Thacker:** Je regrette, mais je n'en sais rien, sénateur Stewart. Nous essayerons de trouver la réponse à votre question.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je vous demande cela parce que je remarque qu'il est prévu de rémunérer les membres du Comité; je suppose que ce n'est pas le type de disposition qui exige une recommandation royale. J'étais tout simplement curieux de savoir qu'elles sont maintenant les exigences de la Chambre des communes pour ce qui est des recommandations royales.

**M. Thacker:** J'ai oublié de vous mentionner qu'en troisième lecture une recommandation royale a été faite en ce qui concerne les sauts-de-mouton.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** On prévoyait des dépenses dans ce cas.

**M. Thacker:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mais non en ce qui a trait à la rémunération des membres de ce comité.

**M. Thacker:** Je ne pense pas, mais il vaudrait mieux nous en assurer et vous le faire savoir.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ce n'est pas une question très importante.

**M. Churcher:** Nous avons demandé un avis juridique sur la question de savoir s'il était nécessaire d'obtenir une recommandation royale et j'ai cru comprendre que ce n'était pas le cas.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je serais également de cet avis.



[Text]

**Senator Doyle:** I just have one lingering question about this appointee to the committee who has demonstrated the ability to represent the public interest. It seems to me to be a divine description of practically anyone who may belong to a committee. Period. Does this phrase really mean someone who does not have an affiliation otherwise stated? That is, he does not represent a union, he does not represent a company, and perhaps he does not represent a political party? Does it mean some individual from what is usually called the "general public?"

**Mr. Thacker:** I remember when we discussed that at the legislative committee stage it actually came out that, depending on what the committee was looking into, that person would be from, say, M-Trac, a sophisticated lobby group from Metropolitan Toronto or, in other circumstances, it might be someone from Transport 2000 who would not be specifically listed but who would have a specific interest.

**Senator Doyle:** It would be some person who would have some expertise other than his ability to represent the public interest; am I correct?

**Mr. Thacker:** That was more or less the thrust of the conversation, but it could be just anyone.

**Senator Doyle:** In other words, if we were in civilian life, they would call neither you nor me.

**Mr. Thacker:** Not very likely.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, I just wanted to say that I have the clear impression that Senator Turner was a very bad actor when he was a young railroader and he has tried to drag Mr. Churcher down with him during this hearing.

**Senator Turner:** Mr. Churcher, under rule (g), in your opinion, what does "subject to call" mean? How many hours of rest do you have to have after you have had a drink?

**Mr. Churcher:** Rule (g) is a requirement that the person who is in a safety-related position should not have either alcohol or drugs in his system or have them on his body or consume them while on duty. Technically, that would mean that there should be no trace of alcohol or drugs in the body.

**Senator Turner:** How long will alcohol stay in your system?

**Mr. Churcher:** As you know, it can vary from period to period, but it does mean that somebody who has just had three or four beers and then books on would be contravening rule (g). I do not think that there is an absolute rule or an absolute guideline in this area.

**Senator Turner:** When you worked the spare board, as I did, you went to bed figuring you were good until the next afternoon. At two o'clock in the morning, the phone was ringing. If you were out with your wife that night and had a couple of glasses of wine and then something happened, they would give you a test. I have had doctors tell me that, even after 24 hours, there is no guarantee that alcohol will not show up in your

[Traduction]

**Le sénateur Doyle:** J'ai encore une question au sujet de la personne qui serait nommée au comité parce qu'elle a montré qu'elle pouvait défendre l'intérêt public. Il me semble que tous ceux qui font partie d'un comité pourraient correspondre à cette description. C'est bien simple. Veut-on dire par là quelqu'un qui ne serait lié d'aucune manière aux organismes mentionnés, c'est-à-dire qui ne représente pas un syndicat, ni une société, ni peut-être un parti politique? Veut-on dire un représentant de ce qu'on appelle en général «le grand public»?

**M. Thacker:** Lorsque nous avons discuté de cette question avec le comité législatif, je me rappelle qu'il a été dit que cette personne pourrait venir, disons, d'un organisme comme M-Trac, un groupe de pression spécialisé de la région métropolitaine de Toronto ou, selon ce que recherche le comité, il pourrait s'agir d'un représentant de Transport 2000, organisme qui n'est pas mentionné dans la loi mais qui s'intéresse tout particulièrement à ce type de questions.

**Le sénateur Doyle:** Il s'agirait donc de quelqu'un qui non seulement pourrait défendre l'intérêt public mais qui a une certaine expérience, est-ce exact?

**M. Thacker:** C'est plus ou moins ce qu'on a dit, mais il pourrait s'agir de n'importe qui.

**Le sénateur Doyle:** En d'autres mots, si nous n'étions pas en politique, vous ou moi ne serions nommés.

**M. Thacker:** C'est peu probable.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, j'aimerais tout simplement dire que j'ai l'impression que le sénateur Turner était mauvais acteur lorsqu'il était un jeune cheminot et qu'il a essayé de réduire M. Churcher à son niveau pendant cette séance.

**Le sénateur Turner:** M. Churcher, en vertu de la règle «G», que signifie à votre avis «susceptible d'être rappelé au travail»? Combien d'heures de repos faut-il prendre après avoir pris un verre?

**M. Churcher:** La règle «G» exige qu'une personne qui occupe un poste pouvant compromettre la sécurité ne devrait pas avoir dans son système de l'alcool ou des drogues, ou ne devrait pas en consommer au travail. Techniquement, cela signifie qu'on ne devrait trouver aucune trace d'alcool ou de drogue dans son sang.

**Le sénateur Turner:** Combien de temps l'alcool reste-t-il dans le système?

**M. Churcher:** Comme vous savez, cela varie, mais cela signifie que quelqu'un qui vient tout juste de prendre trois ou quatre bières et qui se présenterait au travail enfreindrait la règle «G». Je ne pense pas qu'il existe une règle ou des lignes directrices absolues dans ce domaine.

**Le sénateur Turner:** Quelqu'un qui remplaçait d'autres employés, comme c'était mon cas, allait au lit en pensant qu'il ne serait pas appelé avant l'après-midi suivant. Tout à coup, à deux heures du matin, le téléphone sonnait. À l'époque, si vous étiez sorti avec votre épouse la veille et que vous aviez pris quelques verres de vin, on vous faisait passer un test. Des médecins m'ont dit que, même après 24 heures, il se peut qu'il



[Text]

blood. We all agree that the employee assistance program on CN is working very well, and that all the records are strictly confidential. We do not have the same situation on CP. If you book rest for 12 hours and, on the way home you have a drink and if you then go to work and something happens, there is the possibility of alcohol still being in the bloodstream.

**Mr. Churcher:** I think it is a question that has to be looked at in each individual case. You are raising a very good point about employee assistance programs. You are correct in that on CN in particular there is a very high degree of confidentiality. There have been some issues raised about confidentiality with other railroads. I would just point out that you will be having CN and, I believe, CP tomorrow; so you may want to raise that with them. However, in terms of this legislation, we now have stronger powers to control employee assistance programs. Clause 18 contains a subclause that includes the power to control employee assistance programs. That was inserted in the bill following a Liberal amendment, and we think that it strengthens the bill. This really emphasizes the whole approach that we feel should be taken with regard to rule (g), in that one must first have a very good system that is well known and well understood by the employees, so that if they do have a problem, there is every incentive for them to take the employee assistance program without penalty. If that can be done and if we can develop the confidence, which is certainly developing in Ontario, then it does allow one to be a little bit stronger on the rule (g) violations.

**Senator Turner:** Well, as you know—was it CTX?

**Mr. Churcher:** Yes.

**Senator Turner:** The Michigan Central-New York Central. That program was working 100 per cent. If we follow that, I think we will go a long way toward eliminating a lot of the problems. However, we then come back to the question of what, in your opinion, does "subject to call" mean: eight hours, 10 hours, 12 hours? On the CPR, we would go to Windsor and lay down there 24 hours. We used to go to Detroit, go to the show and come back. However, anything can happen.

**Mr. Churcher:** The key point is that the responsibility does rest with the employee. He knows how much he has had to drink. He knows his tolerance. He knows when he is going to get a call, or he knows, when he gets the call, how recently he has been drinking.

**Senator Turner:** But if you are on the spare board, you are on call 24 hours a day. You do not know.

**Mr. Churcher:** This is another issue that Mr. Justice Foisy raised following the Hinton accident—namely, the whole question of work scheduling. The point he was making—and I feel it is a good one—is that railway employees should have a bet-

[Traduction]

y ait encore des traces d'alcool dans votre sang. Nous sommes tous d'avis que le programme d'aide aux employés du CN fonctionne très bien, que tous les dossiers sont strictement confidentiels. La situation n'est pas la même au CP. Si vous prévoyez prendre un repos de 12 heures et que, en allant chez vous, vous vous arrêtez pour prendre un verre et que, par la suite, vous devez vous rendre au travail et quelque chose se produit, il est possible qu'il y ait encore de l'alcool dans votre sang.

**M. Churcher:** Pour ce qui est de cette question, je pense qu'il faut étudier chaque cas individuellement. Vous avez à mon avis souligné un très bon point en ce qui concerne le programme d'aide aux employés. Vous avez raison de dire que, dans le cas du CN en particulier, les dossiers sont très confidentiels. On a déjà fait grand cas de cet aspect pour ce qui est des autres compagnies de chemins de fer. Je vous fait remarquer que le CN et le CP comparaitront demain et que vous pourrez, si vous le désirez, aborder cette question avec eux. Toutefois, pour ce qui est de la présente mesure législative, nous avons maintenant des pouvoirs plus grands nous permettant de contrôler les programmes d'aide aux employés. L'article 18 contient un alinéa qui nous donne le pouvoir de contrôler les programmes d'aide aux employés. Cette disposition a été incluse à la suite d'un amendement libéral, et nous pensons qu'elle renforce le projet de loi. Cette disposition renforce l'approche que nous préconisons en ce qui concerne la règle «G», à savoir qu'il faut qu'il y ait un très bon système, bien compris des employés, de sorte que s'ils ont un problème, ils seront incités à recourir au programme d'aide aux employés sans être pénalisés. Si on peut faire en sorte que les employés aient confiance dans le système, et c'est certainement ce qui est en train de se produire en Ontario, on peut alors être un peu plus sévère en ce qui concerne les infractions à la règle «G».

**Le sénateur Turner:** S'agit-il du CTX?

**M. Churcher:** Oui.

**Le sénateur Turner:** Michigan Central—New York Central, ce programme fonctionnait à la perfection. Si nous l'adoptons, je pense que nous réussirons à régler une foule de problèmes. Revenons toutefois à la question de savoir ce que veut dire, à votre avis, «susceptible d'être rappelé au travail»: huit heures, 10 heures, 12 heures? Lorsque je travaillais au CP, nous allions à Windsor et nous restions là-bas 24 heures. Nous avions l'habitude de nous rendre à Détroit pour voir un spectacle et nous revenions. Toutefois, tout peu arriver.

**M. Churcher:** Il ne faut pas oublier que la responsabilité incombe à l'employé. Il sait quelle quantité d'alcool il a pris. Il connaît son propre seuil de tolérance. Il sait quand il sera appelé, ou, lorsqu'il est appelé, depuis combien de temps il a pris un verre.

**Le sénateur Turner:** Mais si vous remplacez d'autres employés, vous êtes en appel 24 heures par jour. Vous ne savez pas quand vous serez appelés.

**M. Churcher:** Il s'agit d'une autre question que le juge Foisy a soulevée à la suite de l'accident de Hinton, soit toute la question des horaires de travail. Il avait fait remarquer, à mon avis avec raison, que les employés des chemins de fer devraient

[Text]

ter idea as to when they are likely to be called for work. Some work is ongoing on this question. It is the next step following the hours of rest. It is being done jointly by the National Transportation Agency, the railways and the unions at this stage, and it is something that may very well be possible to negotiate between the railways and the unions. If we can have an improvement in work scheduling, it will give the employee some guide as to how much beer he can take and when he has to stop.

**Senator Turner:** The provincial police in Quebec and Ontario tell me that, for the average person, to have two and you are just under the limit; to have three, and you are just over it. If you have three drinks in an hour, you are just over. I went home last Thursday and swung onto Wellington road. There were five police cruisers there, and they stopped me and asked me if I had been drinking. I just drove in from Ottawa. They are out there. The drinking clause has been around for 100 years, but you and I both know that, when you are working the spare board, you never know when you are going to go to work. If four or five employees ahead of you book off or book sick, you are going to go to work. That puts you in a very difficult position if you have been out drinking.

**Mr. Churcher:** Again, senator, I understand and sympathize, but it does not get away from the fact that the employee is responsible for ensuring that he has not been drinking too soon before he starts work.

**Senator Turner:** I worked for good engineers in the forties and fifties, and the last thing one would do would be to go to work if one had been drinking. We more or less policed ourselves. Very seldom did we hear of an accident where booze was involved—very seldom.

I made the suggestion, concerning accidents at railway crossings, that we make the crossings stop streets. I believe that is the situation in Quebec. Why do we not do it in the rest of Canada? There was an accident last week here in Ontario where a car was split in half. If they were stop streets, we would eliminate most of the deaths and also millions of dollars of damage to cars and locomotives. Why do we not do that?

**Mr. Churcher:** We have the power now, but we would have the power to change the signage of crossings. However, one cannot escape the fact that people will gamble and, occasionally, they will lose. Last year, we had just under 50 deaths at crossings. The other point is that something like half of them were likely suicides.

**Senator Turner:** Well, life is a gamble.

**Mr. Churcher:** We are not going to eliminate it completely.

[Traduction]

savoir un peu mieux quand ils sont susceptibles d'être appelés au travail. On cherche actuellement à améliorer cette situation. C'est la prochaine étape après celle des heures de repos. L'Office national des transports s'attaque à ce problème de concert avec les compagnies de chemins de fer et les syndicats, et c'est une question qui pourrait bien faire l'objet de négociations entre les compagnies de chemins de fer et les syndicats. Si nous pouvons améliorer les horaires de travail, les employés auront une meilleure idée du nombre de bières qu'ils peuvent prendre et quand ils doivent s'arrêter.

**Le sénateur Turner:** La Sûreté du Québec et celle de l'Ontario m'ont dit qu'après avoir pris deux bières, une personne ordinaire était juste sous la limite; trois bières et elle la dépassait légèrement. Si vous prenez trois verres dans une heure vous dépassez tout juste la limite. Jeudi dernier, j'ai emprunté le chemin Wellington pour rentrer à la maison. Il y avait cinq voitures de police et on m'a arrêté pour me demander si j'avais bu. Je venais tout juste d'Ottawa. Les policiers sont là et ils surveillent. Les dispositions législatives concernant la consommation d'alcool existent depuis plus de 100 ans, mais vous savez très bien, comme moi, que lorsqu'on remplace d'autres employés, on ne sait jamais très bien quand on travaillera. Si quatre ou cinq employés prennent congé ou se déclarent malades, il faut travailler. Ces employés se trouvent donc dans une situation très difficile s'ils ont bu.

**M. Churcher:** Une fois de plus, sénateur, je comprends et je sympathise, mais il demeure tout de même que c'est l'employé qui est responsable de s'assurer qu'il n'a pas du peu de temps avant de commencer à travailler.

**Le sénateur Turner:** J'ai travaillé pour de bons mécaniciens dans les années 40 et les années 50, et la dernière chose qu'on aurait fait serait bien d'aller travailler lorsqu'on avait bu. Nous nous surveillions plus ou moins nous-mêmes. Nous n'avons entendu parler que très rarement à cette époque d'accidents du à la consommation d'alcool.

Pour ce qui est des accidents aux passages à niveau, j'ai proposé qu'on installe des panneaux pour faire arrêter la circulation sur toutes les rues où se trouvent des passages à niveau. Je pense que c'est ce qu'on a fait au Québec. Pourquoi ne le faisons-nous pas dans le reste du Canada? Il y a eu un accident ici la semaine dernière, en Ontario, dans lequel une voiture a été coupée en deux. S'il y avait des arrêts, nous pourrions mettre fin à ce type d'accident mortel et économiser des millions de dollars en dommages causés aux automobiles et aux locomotives. Pourquoi ne le faisons-nous pas?

**M. Churcher:** Nous avons actuellement le pouvoir de le faire, mais nous avons également le pouvoir de changer les panneaux de signalisation aux passages à niveau. Toutefois, je pense qu'on ne peut empêcher le fait que les gens continueront à prendre des risques. L'année dernière, il y a eu un peu moins de 50 accidents mortels aux passages à niveau. Un autre facteur est qu'environ la moitié de ceux-là étaient probablement des suicides.

**Le sénateur Turner:** La vie est un jeu de hasard.

**M. Churcher:** Nous pourrions empêcher cela complètement.

[Text]

**Senator Turner:** You could go a long way. How many times do you hear of a bus being hit? I think we should look at it. We are interested in saving lives and preventing damage to property. I think there is a plus there.

**Mr. Churcher:** This may very well be something that the consultative committee would want to look at. It would be a good thing for that committee to look at it, to get a human-factors expert in there.

**Senator Turner:** Most of the accidents where people are killed usually happen at what we call farm crossings out in the country. The person that is hit usually lives within 20 miles of the crossing and knows that it is there, but he gambles that the train will go by that crossing at such and such a time. It takes a long while for people to realize that they cannot beat a train. As you know, a passenger train takes about a mile and a half to stop.

Thank you very much, Mr. Chairman. Thank you for your information, sir.

**The Chairman:** Are there any further questions? Then we express our thanks to Mr. Thacker and his assistants.

**Mr. Thacker:** Thank you, Mr. Chairman. We stand ready, willing and able to answer any further questions, or to appear again, if you so wish.

**Senator Turner:** You did not answer any of my questions.

**The Chairman:** Thank you. Honourable senators, the meeting will continue *in camera*.

The committee proceeded *in camera*.

[Traduction]

**Le sénateur Turner:** Peut-être pas, mais vous y contribueriez grandement. On entend peu parler d'accidents mettant en cause un autobus? Je pense qu'il faudrait étudier cette question. Nous nous préoccupons de sauver des vies et d'éviter des dommages à la propriété. Je pense que ce serait un aspect positif.

**M. Churcher:** Il s'agit d'une question à laquelle le comité consultatif s'intéressera peut-être. Ce serait peut-être une bonne chose et il pourrait obtenir l'aide d'un expert des facteurs humains.

**Le sénateur Turner:** La plupart des accidents mortels se produisent aux passages à niveau à la campagne. Les victimes de ces accidents habitent habituellement à l'intérieur d'un rayon de 20 milles du passage à niveau et elles connaissent très bien l'endroit. Ces personnes supposent que le train passera à une certaine heure. Les gens ne se rendent pas facilement compte qu'ils ne peuvent gagner contre le train. Comme vous le savez, il faut un mille et demi pour qu'un train de voyageurs puisse s'arrêter.

Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie pour les renseignements que vous avez fournis, monsieur.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Dans ce cas, je vous remercie beaucoup monsieur Thacker, ainsi que vos collaborateurs.

**M. Thacker:** Merci, monsieur le président. Nous sommes disposés à répondre à d'autres questions ou à comparaître de nouveau, si vous le désirez.

**Le sénateur Turner:** Vous n'avez répondu à aucune de mes questions.

**Le président:** Je vous remercie, honorables sénateurs, la séance se poursuivra à huis clos.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)





















*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Transport, Railway Safety:*

Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group;  
Colin Churcher, Director General;  
Dick McNeil, Director.

*Du ministère des Transports, Sécurité ferroviaire:*

Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de surface;  
Colin Churcher, directeur général;  
Dick McNeil, directeur.



Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Acting Chairman:*  
The Honourable CHARLES TURNER

---

*Président suppléant:*  
L'honorable CHARLES TURNER

---

Wednesday, June 22, 1988

Le mercredi 22 juin 1988

**Issue No. 31**

**Fascicule n° 31**

**Second proceedings on:**

**Deuxième fascicule concernant:**

Bill C-105, the Railway Safety Act

Projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire

---

WITNESSES:  
(See back cover)

---

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Charles Turner, *Acting Chairman*  
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Macquarrie
Davey	*Murray (or Doody)
Doyle	Olson
Langlois	Stewart
Macdonald	Turner
(Cape Breton)	van Roggen
MacDonald (Halifax)	

*\*Ex officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président suppléant:* L'honorable Charles Turner  
*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Macquarrie
Davey	*Murray (ou Doody)
Doyle	Olson
Langlois	Stewart
Macdonald	Turner
(Cape Breton)	van Roggen
MacDonald (Halifax)	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Wednesday, June 1st, 1988:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator David, for the second reading of the Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Spivak moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 1<sup>er</sup> juin 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyé par l'honorable sénateur David, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Spivak propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 22 JUIN 1988  
(56)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 14 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président intérimaire).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Davey, MacDonald (*Halifax*) Stewart, et Turner. (4)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Bonnell, Robertson et Tremblay.

*Également présents:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger, avocat.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

*De L'Association médicale canadienne:*

- M. Normand Da Sylva, directeur des services de santé;
- M. Lucian Blair, directeur adjoint, communications et relations gouvernementales;
- M. Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité de l'environnement et de la santé des travailleurs et
- M. Doug Geekie.

*De Canadien national:*

- M. J. P. Kelsall, premier vice-président adjoint, Exploitation;
- M. J. S. Speirs, directeur (réseau)—Réglementation et affaires gouvernementales (Exploitation) et
- M<sup>me</sup> J. Luciani, avocate (Affaires juridiques).

*De CP Rail:*

- M. J. K. Leslie, chef transport;
- M. Raymond L. O'Meara, directeur, Règlements et

M. M. M. Yorston, adjoint au vice-président, Exploitation et entretien (Réseau).

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1 juin 1988 poursuit son étude sur le projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

M. Da Sylva fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Kelsall fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Leslie fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 22, 1988  
(56)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:00 p.m., the Acting Chairman, the Honourable Charles Turner, presiding.

*Members of the Committee present:* the Honourable Senators Davey, MacDonald (*Halifax*), Stewart and Turner. (4)

*Present but not of the Committee:* the Honourable Senators Bonnell, Robertson and Tremblay.

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jean-Daniel Bélanger, lawyer.

*In attendance:* The official Senate reporters.

## Witnesses:

*From the Canadian Medical Association:*

- Mr. Normand Da Sylva, Director, Health Services;
- Mr. Lucian Blair, Assistant Director, Communications and Government Relations;
- Mr. Ernest Mastromatteo, member, Sub-Committee on Environmental and Occupational Health;
- Mr. Doug Geekie.

*From Canadian National:*

- Mr. J. P. Kelsall, Deputy Senior Vice-President, Operations;
- Mr. J. S. Speirs, System Manager, Regulatory and Governmental Affairs (Operations);
- Mrs. J. Luciani, lawyer (Law).

*From CP Rail:*

- Mr. J. K. Leslie, Chief of Transport;
- Mr. Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs; and
- Mr. M. M. Yorston, Assistant to the Vice-President, Operations and Maintenance (System).

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee resumed consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

Mr. Da Sylva made a statement and, with his witnesses, answered questions.

Mr. Kelsall made a statement and, with his witnesses, answered questions.

Mr. Leslie made a statement and, with his witnesses, answered questions.

À 16 h 05 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTEST:*

At 4:05 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 22, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-105, to ensure the safe operation of railways and to amend certain other acts in consequence thereof, met this day at 2.00 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Charles Turner** (*Acting Chairman*) in the Chair.

**The Acting Chairman:** I received a phone call from Mr. Ron Bennett this morning of the United Transportation Union. He is on holidays and does not know how he got on our list. He will appear later on.

We have with us today, from the Canadian Medical Association, Mr. Norman Da Sylva, Director of Health Services; Mr. Lucian Blair, Assistant Director, Communications and Government Relations; Mr. Ernest Mastromatteo, Member, Subcommittee on Environmental and Occupational Health; and Mr. Doug Geekie, Director of Communications.

If you have a prepared statement, Mr. Da Sylva, please proceed.

**Mr. Norman Da Sylva, Director of Health Services, Canadian Medical Association:** Yes, Mr. Chairman.

**Senator MacDonald (Halifax):** Did you not leave out Mr. Ernest Mastromatteo? Did you mention him at all?

**The Acting Chairman:** Yes, I did.

**Mr. Da Sylva:** I will be introducing him shortly.

**Senator MacDonald (Halifax):** Okay.

**The Acting Chairman:** Please proceed.

**Mr. Da Sylva:** Thank you, Mr. Chairman.

First, let me express our appreciation for having the opportunity to address the committee on this matter. The main spokesman for the CMA will be Mr. Ernest Mastromatteo. Mr. Mastromatteo is an occupational health physician, and has been one since 1952. He is certified by both the Canadian and American boards in occupational medicine, and is a professor at the University of Toronto Family Medicine Department in Occupational and Environmental Medicine. He is the chief of safety and health of the Safety and Health Branch with the International Labour Organization in Geneva. This is to remind you that Mr. Mastromatteo is well qualified to speak about such matters related to occupational health.

On my left is Mr. Geekie, Director of Communications and Government Relations of the CMA; and on my right is Mr. Lucian Blair, Assistant Director of that department.

Mr. Chairman, the CMA delegation appeared before the house committee on March 24. At that time we expressed a number of concerns regarding the proposed legislation. As a result of our discussions and exchanges with the committee members, we were invited to submit a concrete proposal with

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 22 juin 1988

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-105, visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, s'est réuni ce jour à 14 heures pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Charles Turner** (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

**Le président suppléant:** M. Ron Bennett, des Travailleurs unis des Transports, m'a téléphoné ce matin. Il est en vacances et ne comprend pas comment il s'est retrouvé sur notre liste. Il comparaitra ultérieurement.

Nous accueillons aujourd'hui des représentants de l'Association médicale canadienne: M. Norman Da Sylva, directeur des Services de santé; M. Lucien Blair, directeur adjoint, Communications et relations gouvernementales; M. Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité sur l'hygiène du milieu et professionnelle; et M. Doug Geekie, directeur des Communications.

Monsieur Da Sylva, si vous avez préparé une déclaration, allez-y.

**M. Norman Da Sylva, directeur des Services de santé, Association médicale canadienne:** Oui, monsieur le président.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** vous n'avez pas oublié M. Ernest Mastromatteo? Vous l'avez mentionné?

**Le président suppléant:** Oui, oui.

**M. Da Sylva:** Je vais le présenter dans un instant.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Bon.

**Le président suppléant:** Allez-y.

**M. Da Sylva:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord vous remercier de nous avoir donné cette possibilité de faire connaître notre point de vue à votre Comité. Le principal porte-parole de l'AMC sera M. Ernest Mastromatteo. M. Mastromatteo pratique la médecine du travail depuis 1952. Il est homologué par les commissions de médecine du travail canadiennes et américaines, et il enseigne la médecine du travail et l'hygiène du milieu au département de médecine familiale de l'Université de Toronto. Il est chef à la Direction de la santé et de la sécurité de l'Organisation internationale du travail à Genève. Je vous précise tout cela simplement pour vous rappeler que M. Mastromatteo est parfaitement qualifié pour parler de questions de médecine du travail.

J'ai à ma gauche M. Geekie, qui est directeur des Communications et des relations gouvernementales à l'AMC, et à ma droite M. Lucian Blair, le directeur adjoint de ce département.

Monsieur le président, la délégation de l'AMC a comparu devant le Comité de la Chambre le 24 mars. Nous avons alors formulé diverses inquiétudes au sujet du projet de loi proposé. À la suite de nos discussions avec les membres du Comité, nous avons été invités à soumettre une proposition concrète en rem-

*[Text]*

respect to what we thought should be in lieu of clause 35, which was in the bill then and is included in the bill now. We had some serious concern and wanted to ensure that the committee understood that we were quite willing to cooperate in improving what we thought the legislation lacked.

An example of what we did in the past was to cooperate with another department when the Aeronautics Act was being amended and we were asked to develop with them not only criteria but also a guide for physicians to help them react to, and comply with, the legislation as it existed. However, in this case the situation was quite different.

The Canadian Medical Association recommends that clause 35 of Bill C-105 be deleted and replaced by something along the following lines:

Railway companies shall operate a comprehensive occupational health and safety program, including periodic medical examinations of personnel who are declared by regulations made under paragraph 18(1)(b) to be a position critical to safe railway operations, referred to in this section as a "designated position". Employees in "designated positions" who fail to meet the health standard requirements (to be established by regulation) and thereby constitute a threat to safe railway operations, shall be reassigned to other positions in the interests of railway operating safety.

Employees in "designated positions" shall be required to report, to the appropriate railway medical officer, any condition diagnosed by a physician or optometrist, between required periodic occupational health examinations, that may constitute a threat to safe railway operations.

Before I ask Mr. Mastromatteo to expand on this summarized position, I would like to ask Mr. Geekie to make a few comments.

**Mr. Doug Geekie, Director of Communications, Canadian Medical Association:** I would like to review for you the history relative to the inclusion of a comparable mandatory medical reporting clause in the Aviation Act, which obviously is from whence clause 35 in the Railway Act has been brought forward, and originally appeared in the Foisy commission report, which I am sure you are all well aware of.

The CMA opposed mandatory medical reporting relative to pilots and other holders of aviation licences for basically the same reasons that are outlined in the brief relative to railway "designated position" employees. However, the association, the Department of Transport and civil aviation medicine had documented proof that a serious safety problem existed, particularly in terms of pilots flying when, medically speaking, they should not have been flying. There was not only documented proof that the problem existed, but it was very clearly evidenced and documented that the only way in which that problem could be resolved was by mandatory medical reporting. That really was what led the association, in its submissions relative to the Aviation Act in the other place before it arrived at the Senate, to reluctantly agree to mandatory medical reporting whereby the physician would report directly to the

*[Traduction]*

placement de l'article 35 qui figurait alors et qui figure toujours dans le projet de loi. Nous avions de sérieuses préoccupations et nous tenions à ce que le Comité sache bien que nous étions tout à fait disposés à contribuer à apporter les améliorations que nous jugions nécessaires à ce projet de loi.

Il nous est déjà arrivé par exemple dans le passé de collaborer avec un autre ministère lorsque la Loi sur l'aéronautique a été modifiée, et qu'on nous a demandé d'élaborer non seulement des critères, mais aussi un guide permettant aux médecins de réagir et d'obtempérer à la Loi existante. Toutefois, nous avons ici affaire à une situation très différente.

L'Association médicale canadienne recommande que l'article 35 du projet de loi C-105 soit supprimé et remplacé par quelque chose de ce genre:

Les compagnies ferroviaires appliqueront un programme complet de sécurité et d'hygiène professionnelles, notamment en faisant passer des visites médicales périodiques aux agents du personnel occupant un poste classifié comme essentiel pour la sécurité ferroviaire en application de l'alinéa 18(1)b). Les titulaires de ces postes qui ne respecteront pas les exigences en matière de santé (stipulées par le règlement) et qui risqueront en conséquence de compromettre la sécurité ferroviaire seront réaffectés à d'autres postes dans l'intérêt de cette sécurité.

Si un médecin ou un optométriste diagnostique chez l'employé titulaire d'un tel poste, entre les visites médicales périodiques obligatoires, un état susceptible de compromettre la sécurité ferroviaire, l'employé doit en informer l'agent médical approprié de la compagnie ferroviaire.

Avant de demander à M. Mastromatteo de développer ce résumé, je voudrais demander à M. Geekie de faire quelques remarques.

**M. Doug Geekie, directeur des Communications, Association médicale canadienne:** Permettez-moi de vous rappeler la séquence des événements qui ont entraîné l'inclusion d'une obligation analogue de déclaration médicale dans la Loi sur l'aéronautique disposition dont s'inspire manifestement l'article 35 de la Loi sur les chemins de fer, et qui était apparue initialement dans le rapport de la Commission Foisy que vous connaissez certainement très bien.

L'AMC était contre la déclaration médicale obligatoire dans le cas des pilotes et des autres détenteurs de brevet d'aviateur essentiellement pour les mêmes raisons que celles qui sont exposées dans le mémoire que nous vous avons soumis à propos des employés titulaires d'un poste essentiel. Toutefois, l'Association, le ministère des Transports et les médecins de l'aviation civile ont eu la preuve qu'un grave problème de sécurité se posait particulièrement lorsque des pilotes volaient à un moment où médicalement parlant ils n'auraient pas dû le faire. Non seulement il a été clairement prouvé que le problème existait, mais il a été très clairement établi que le seul moyen de le résoudre était de rendre obligatoire la déclaration médicale. C'est en fait ce qui a amené l'Association, dans ses interventions au sujet de la Loi sur l'aviation à l'autre endroit, avant son arrivée au Sénat, à consentir malgré bien des hésitations à



*[Text]*

civil aviation medicine authorities, who are officials from Health and Welfare Canada but, as I am sure you are aware, are seconded to DOT. They agreed to report any condition which they saw in a patient and which they felt might constitute a threat to aviation safety. I say "might" because the average physician is not in a position to make that judgment. That essentially is done by the experts in civil aviation medicine.

That position having been taken, and at the request of the comparable committee in the other place, the CMA literally sat down at the invitation of that committee and submitted to them a method whereby mandatory medical reporting could be made to work effectively. We, in fact, at their request, drafted section 5.5 of the Aeronautics Act, which was revised slightly by the house and processed. We reluctantly agreed because it was a major problem, and the only way to resolve it was to take that step.

I make this point to illustrate that the association is not lightly disregarding the safety problem on the railways, nor do we automatically oppose reporting of this nature. However, we went beyond that because, as you are all aware, it is one thing to have legislation written and it is another thing to enforce it and to have it function.

Subsequent to the passage of the Aviation Act, we literally sat down—again at the request of the DOT—and with some assistance from the department prepared for the special committee a guide to physicians relative to aviation safety conditions for medical reporting. Since that time, we have conducted a fairly extensive educational program through the journals and through speaking to medical groups. We have also distributed copies of this guide to every physician in the country, not only at the time the act was passed, covered by a warning letter; and since that time, every new physician who has been licensed has received a copy. On behalf of the department and the association, we are pleased to say that, in general, this program has worked very well. There have been relatively minor problems but it has worked effectively and I think, generally speaking, everyone is quite happy with it.

However, we would suggest that the circumstances relating to aviation safety and to safety on the railways are very different. In the first place, with respect to aviation safety, we were dealing with individuals who had a licence and these were, in essence, conditions for the licencing of individuals to qualify them to fly, and these were conducted and managed by the civil aviation medicine authorities at the DOT. They had in place medical officers and periodic medical examinations of those individuals. In other words, there were a lot of situations that were quite different from the situation which prevails in the case of railways. We did stress at that time the importance of pilots and others giving their consent, in essence, to the provision regarding reporting on conditions that might be a hazard to safety, and this was followed through.

*[Traduction]*

la déclaration médicale obligatoire en vertu de laquelle le médecin faisait directement rapport aux autorités médicales de l'aviation civile, qui sont des fonctionnaires de Santé et Bien-être Canada, mais sont, comme vous le savez certainement, détachés auprès du ministère des Transports. Les médecins ont consenti à signaler l'état d'une personne s'ils estimaient que cet état risquait de compromettre la sécurité aérienne. Je dis «risquait» car le médecin moyen n'est pas en mesure de prononcer ce jugement. C'est aux experts médicaux de l'aviation civile qu'il appartient de le faire.

Une fois cette position adoptée, et à la demande du Comité analogue de l'autre endroit, l'AMC s'est rendue à l'invitation du Comité et lui a soumis une méthode permettant d'appliquer efficacement ce régime de déclaration médicale obligatoire. À la demande de ce comité, nous avons rédigé le paragraphe 5.5 de la Loi sur l'aéronautique, qui a été légèrement modifié par la Chambre et adopté. Nous avons consenti à cette mesure malgré beaucoup de réserve parce qu'il s'agissait d'un problème majeur et que c'était le seul moyen de le résoudre.

Je vous donne ces explications pour vous montrer que notre association ne prend pas à la légère le problème de la sécurité ferroviaire, et qu'elle ne s'oppose pas automatiquement à ce genre de déclaration. Toutefois, nous sommes allés plus loin parce que, comme vous le savez tous, c'est une chose d'avoir un texte de loi, et c'en est une autre de l'appliquer et de le faire respecter.

Après l'adoption de la Loi sur l'aéronautique, nous nous sommes remis au travail, toujours à la demande du ministère des Transports, et nous avons élaboré à l'intention des médecins, avec l'aide du ministère, un guide pour les rapports médicaux relatifs aux conditions de sécurité aérienne. Depuis cette époque, nous avons mené une campagne d'éducation assez poussée par l'intermédiaire nos revues et à l'occasion de rencontres médicales. Nous avons aussi distribué des exemplaires de ce guide à tous les médecins du pays, non seulement quand la Loi a été adoptée, en l'accompagnant d'une lettre d'avertissement, mais aussi depuis, à tous les nouveaux médecins accrédités. Au nom du ministère et de l'Association, nous sommes heureux de pouvoir vous dire que ce programme a très bien fonctionné dans l'ensemble. Il y a eu relativement peu problèmes; d'une manière générale, il marche bien et tout le monde en est satisfait.

Nous pensons cependant que la sécurité aérienne est très différente de la sécurité ferroviaire. Tout d'abord, dans le cas de la sécurité aérienne, il s'agissait de gens qui avaient un brevet d'aviation, et donc essentiellement des conditions d'octroi de ces brevets permettant à quelqu'un de voler, ces conditions étant établies et régies par les autorités médicales de l'aviation civile et le ministère des Transports. Il y avait des autorités médicales et des examens médicaux périodiques pour ce personnel navigant. Autrement dit, on se trouvait en face d'une foule de situations très différentes de la situation des chemins de fer. Nous avons souligné à l'époque qu'il était important que les pilotes et les autres navigateurs donnent leur consentement à cette disposition prévoyant la déclaration de conditions susceptibles de menacer la sécurité, et il a été tenu compte de cet avertissement.



*[Text]*

With respect to safety on the railway, we would suggest that, if threats to it exist, we certainly have not seen any evidence of it. We have reviewed the reports of the committee for the other place and we can see no evidence in those reports that there has been any documentation provided to illustrate that a significant, major problem in railway safety exists by virtue of the fact that health conditions or medical conditions are unknown to those who are interested in safety. We have seen no evidence of it or how extensive it is and, in our opinion, it must be a severe problem before we breach the confidentiality of medical records that would support that position.

Neither have we seen any evidence of the fact that the only way of solving the problem—if it exists and has been documented—is by way of mandatory medical reporting. This comes, as you initially indicated, from the Foisy committee report. I would suggest to you that the recommendation for the inclusion of mandatory medical reporting sits out in isolation in this report. There is no documentation anywhere in the investigation that would lead one to believe that a health problem was a direct cause or a major factor in the Hinton accident. Also, there is no evidence in the report that mandatory medical reporting would have made any difference in the Hinton accident. Indeed, to our knowledge and according to the report, there was only one individual who had a medical condition that might have been a hazard to railway safety. That condition was well known to the railway employees, and mandatory reporting from the physicians would have accomplished absolutely nothing. The existing situation was well known at the time to those who were in a position to manage that situation.

Under the circumstances, it is our opinion that there really has not been documented proof or rationale provided for what we, in the medical profession, envision as being a major intrusion into the confidentiality of a patient's records. Neither are we convinced that there is a major problem of considerable significance warranting such intrusion; nor is there any documentation that, in fact, that problem will be resolved by mandatory medical reporting.

In that context and to the contrary, as outlined in our brief, it is the position of the profession that the problems which we hear about on an anecdotal basis—but that, to date, have not yet been documented to us—would, from our perspective, be more effectively resolved through a comprehensive occupational health and safety program that could, perhaps, be enshrined in the legislation by regulation and that could be operated by the railway companies rather than by mandatory medical reporting.

Mr. Chairman, I hope that my statement will indicate to you the history of what went into the Aviation Act and why we see it as being a very different situation from what now exists in relation to the railway safety bill.

**Mr. Da Sylva:** Mr. Chairman, following this explanation by Mr. Geekie of the reason why we do not think article 35 will accomplish what it was meant to accomplish, and why we think another approach would be better, I would refer you to the supplementary proposal of the Canadian Medical Association to the House of Commons standing committee. Further, I

*[Traduction]*

En matière de sécurité ferroviaire, nous devons dire que nous n'avons pas vu de preuve que cette sécurité soit menacée. Nous avons examiné les rapports du Comité de l'autre endroit, et nulle part nous n'avons pu constater que la sécurité ferroviaire risquait d'être gravement menacée si les autorités intéressées n'étaient pas au courant de l'état de santé ou de la situation médicale de certains employés. Nous n'en avons vu aucune preuve et nous en ignorons totalement l'étendue. Or, si nous devons violer le secret médical dans ces conditions, il faut que le problème soit grave.

Il n'est pas prouvé du tout non plus que le seul moyen de résoudre le problème, pour autant qu'il existe et qu'il soit démontré, soit d'instaurer la déclaration médicale obligatoire. Il s'agit d'une initiative qui remonte, comme vous l'avez dit au départ, au rapport du comité Foisy. Je vous ferais remarquer que la recommandation visant à instaurer ce rapport médical obligatoire est une recommandation isolée de ce rapport. Rien dans l'enquête ne permet de penser qu'un problème de santé ait pu être une cause directe ou un facteur important dans l'accident de Hinton. Il n'est nullement prouvé par ailleurs dans le rapport qu'une déclaration médicale obligatoire aurait changé quelque chose à cet accident de Hinton. En fait, à notre connaissance et d'après ce rapport, une seule personne avait un problème médical susceptible de menacer la sécurité ferroviaire. Les employés de la compagnie le savaient très bien, et une déclaration obligatoire des médecins n'aurait rien changé au problème. Les responsables connaissaient parfaitement la situation au moment de l'accident.

Dans ces conditions, nous estimons qu'il n'existe aucune preuve ni aucun argument convaincant justifiant ce que nous autres professionnels de la médecine considérons comme un viol du secret médical. Nous ne sommes pas non plus convaincus qu'il existe un problème suffisamment important pour justifier une telle intrusion, ni qu'il ait été démontré que la déclaration médicale obligatoire permettrait de résoudre ce problème.

Dans ces conditions, comme nous le disons dans notre mémoire, notre profession estime au contraire que l'on pourrait trouver une solution plus efficace aux problèmes dont on entend parler de manière anecdotique, mais sans plus de précisions jusqu'à présent, en mettant en œuvre un programme complet de santé et de sécurité professionnelle qui pourrait être intégré sous forme de règlement à la législation et pourrait être appliqué par les compagnies ferroviaires plutôt que dans le cadre d'un régime de déclaration médicale obligatoire.

Monsieur le président, j'espère que ce rappel des événements liés à la Loi sur l'aéronautique vous permettra de constater qu'il s'agissait d'une situation très différente de celle dont il est question à propos de la sécurité ferroviaire.

**M. Da Sylva:** Monsieur le président, maintenant que M. Geekie vous a expliqué pourquoi nous estimons que l'article 35 n'aurait pas l'efficacité souhaitée et pourquoi nous estimons qu'il vaudrait mieux suivre une autre voie, j'aimerais vous renvoyer à la proposition supplémentaire soumise par l'Association médicale canadienne au Comité permanent de la Cham-

[Text]

would like to ask Mr. Mastromatteo to address this situation and to explain to the committee how we think an occupational health approach would be far superior for everyone concerned in this venture.

**Mr. Ernest Mastromatteo, Member, Subcommittee on Environmental and Occupational Health, Canadian Medical Association:** Mr. Chairman and members of the committee. I am happy to be here today on behalf of the Canadian Medical Association. You have before you copies of our supplementary submission and I will read briefly through this.

Under Bill C-105, the federal government proposes to create an obligation on all physicians to report any individual employed in a job where public safety and the safety of others can be jeopardized if such individual has a condition which may impair his or her ability to perform in a safe manner.

In our brief to the committee, we outlined why we believe that the ad hoc mechanisms proposed under Bill C-105 are both inefficient and impractical and how they encroach, in a very broad way, on the primary role of the practising physician. At the time of our presentation, we outlined briefly how we believe the federal government's objective can be attained more efficiently through another approach, and in response to the committee's invitation we will now attempt to provide a more detailed plan for improving safety in railway operations through legislation and regulations which make use of already existing structures in the industry.

Occupational medicine has come a long way since the days of the company doctor who used to provide a wide array of services to company employees and which included both on-the-job and off-the-job care to employees and their families. This may have been necessary in the days prior to medicare, when the financial barrier to health care may have been a significant factor. There were also other barriers such as the remote locations of the early railway operations.

Today, medicare has made it possible for all Canadians to obtain health care without financial burden. This has also made it possible for medical practitioners to establish practice in small towns where the companies were located, thus enabling the skills and effort of the occupational physician to be concentrated on the workplace hazards.

In fact, most if not all provinces have enacted occupational health legislation that assures workers of protection against occupational health hazards and emergency care for occupationally-related injuries or diseases. These factors have led to the development of the specialty of occupational medicine, for which physicians follow a specially-designed training program, and for which they can be certified by a recognized certifying body. Through education and training, the occupational physician learns about occupational health hazards and diseases, how to prevent them or minimize the risk of contracting them, and finally treat the victims and rehabilitate them when preventive measures have failed. This specially-trained physician also becomes familiar with on-the-job fitness requirements and is responsible for assuring that individuals who have certain

[Traduction]

bre des communes. Je voudrais aussi demander à M. Mastromatteo de vous expliquer pourquoi nous estimons qu'il serait de loin préférable d'aborder la question sous l'angle de la médecine du travail.

**M. Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité sur l'hygiène professionnelle et de l'environnement, Association médicale canadienne:** Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je suis heureux de m'adresser aujourd'hui à vous au nom de l'Association médicale canadienne. Vous avez reçu des exemplaires de notre mémoire supplémentaire, que je vais parcourir rapidement.

Avec le projet de loi C-105, le gouvernement fédéral se propose d'obliger tous les médecins à faire une déclaration au sujet de toute personne occupant un poste essentiel pour la sécurité du public si cette personne risque de ne pas être en état de s'acquitter en toute sécurité de ses fonctions.

Dans notre mémoire, nous avons expliqué pourquoi nous estimons que les palliatifs proposés dans le projet de loi C-105 sont à la fois inefficaces et maladroits et montré qu'ils empiétaient très largement sur le rôle fondamental du praticien. Dans notre intervention, nous avons rapidement esquissé une méthode qui nous semble plus efficace pour atteindre les objectifs du gouvernement fédéral, et en réponse à l'invitation du Comité, nous allons maintenant essayer de vous proposer un plan plus détaillé d'amélioration du fonctionnement des chemins de fer grâce à des lois et à des règlements s'inspirant des structures déjà établies de l'industrie.

La médecine du travail a fait beaucoup de chemin depuis l'époque du médecin d'entreprise qui fournissait toute une gamme de services aux employés de la société, et qui soignait les employés et leurs familles aussi bien au travail qu'à l'extérieur. Cet état de choses était peut-être nécessaire avant l'avènement de l'assurance maladie, à une époque où le coût des soins médicaux pouvait être un élément important. Il y avait aussi d'autres obstacles, par exemple le fait que certains employés se trouvaient dans des régions très reculées au début de l'histoire du chemin de fer.

De nos jours, grâce à l'assurance médicale, tous les Canadiens peuvent se soigner sans problèmes financiers. Les médecins se sont installés dans les petites villes où étaient présentes ces compagnies, ce qui a permis aux spécialistes de la médecine du travail de se concentrer sur les risques professionnels.

En fait, la majorité, voire la totalité des provinces ont adopté des lois sur l'hygiène professionnelle garantissant aux travailleurs une protection contre les dangers professionnels et des soins d'urgence en cas d'accidents ou de maladies professionnels. C'est ainsi que s'est développée la spécialité de la médecine du travail, à laquelle les médecins sont préparés au moyen d'un programme de formation bien particulier, et qu'ils ne peuvent pratiquer qu'après avoir été dûment reconnus par un organisme d'accréditation. Grâce à leurs études et à leur formation, les médecins se familiarisent avec les risques et les maladies professionnels, apprennent à lutter contre ces maladies ou à en minimiser l'incidence, et se familiarisent avec les traitements à apporter aux victimes lorsque la prévention n'a pas suffi. Le médecin spécialiste se familiarise aussi avec les



*[Text]*

disabilities and health limitations are assigned to jobs they can perform safely. This element of safety applies to the worker, his fellow workers and the public, depending on the nature of the job. In many large plants or operations, the occupational physician is involved in pre-employment assessment to assure that applicants can perform the job for which they apply without risk to themselves or others. If the individual is not fit physically, management will direct him or her to another occupation better suited to the individual's abilities. On rare occasions an applicant may be refused employment if the individual does not meet the fitness requirements of the job and there is no other job available. Where the job is particularly sensitive—such as in crane operation, mine hoistment, mine rescue, et cetera—the employee may have to undergo periodic checks to ensure his continued fitness.

Following an illness for which the employee was absent for some time, the occupational physician will ensure that the employee has fully recovered and is totally fit. If not, he should be placed on modified employment for a prescribed period of time before returning to his usual job. When in doubt the occupational physician may, with the worker's consent, seek information from the attending physician.

Because the attending physician may not be entirely familiar with the demands of the patient's occupation, the occupational physician may provide this information to the attending physician to ensure that the latter's assessment is based on a good understanding of the situation in the workplace. In some cases, the occupational physician will contact the attending physician, with the worker's consent, to discuss the situation in more detail and thus ensure that the employee's condition is well understood by both parties before a decision is made concerning the worker's return to work.

What we have described above is what occurs ideally in the occupational health setting. It may not function as well in small plants where there is no full time occupational physician. There is no reason, however, for it not to function well in the railway industry, provided some minor legislative and regulatory adjustments are made along the following lines.

The CMA believes that the Railway Safety Act should be amended to:

1. Make it an obligation on the part of the employer to identify and "designate" a number of positions where a minimum level of medical fitness is required in terms of safety to others. They already do this for jobs which require certain minimal skills. This process should involve the Occupational Health Department for advice;
2. Ensure that the Occupational Health Department determines the nature of the fitness requirements—medical criteria—appropriate for each level of designated position if more than one level is established;
3. Give the Occupational Health Department the responsibility for determining the mechanisms for carrying out periodic assessments of designated workers and their fre-

*[Traduction]*

conditions physiques exigées pour le travail et est chargé de veiller à ce que les personnes présentant un certain handicap ou une lacune sur le plan de la santé soient affectées à des postes ne présentant pas de danger. Cette protection concerne le travailleur lui-même, ses collègues et le public, suivant la nature de l'emploi. Dans beaucoup de grandes entreprises, le médecin d'entreprise participe à l'évaluation des candidats lors du recrutement afin de s'assurer qu'ils sont en mesure de s'acquitter des fonctions qu'ils postulent sans danger pour eux-mêmes ou pour autrui. Si le candidat ne présente pas les garanties physiques requises, la direction l'affecte à un poste correspondant mieux à ses capacités. A de rares occasions, il arrive que l'on refuse d'employer un candidat qui ne répond pas aux exigences du poste sur le plan de la santé s'il n'y a pas d'autres postes à lui offrir. Dans le cas de fonctions particulièrement délicates, par exemple des fonctions de grutier ou de démineur, on peut imposer à l'employé des testes médicaux réguliers.

Si l'employé est malade et s'absente un certain temps, le médecin d'entreprise vérifie à son retour qu'il est parfaitement remis. Si ce n'est pas le cas, il doit être affecté à d'autres tâches pendant un certain temps avant de reprendre ses fonctions normales. En cas de doute, le médecin d'entreprise peut, avec le consentement du travailleur, consulter le médecin traitant.

Comme ce dernier n'est pas nécessairement parfaitement au courant des exigences du poste du patient, le médecin d'entreprise peut lui communiquer ces précisions afin de lui permettre de fonder son opinion sur une bonne compréhension du contexte professionnel. Le médecin d'entreprise pourra à l'occasion communiquer avec le médecin traitant, avec le consentement du travailleur, pour discuter plus en détail de la situation et s'assurer qu'il n'y a pas de malentendu sur l'état du patient avant qu'une décision ne soit prise sur son retour au travail.

Nous venons de vous décrire la situation idéale dans un contexte professionnel. Les choses ne se passent toutefois pas nécessairement aussi bien dans les petites entreprises qui n'ont pas de médecin d'entreprise à plein temps. Il n'y a toutefois aucune raison pour que ce dispositif ne fonctionne pas correctement dans l'industrie ferroviaire à condition de modifier légèrement la Loi et les règlements comme nous le proposons.

L'AMC estime qu'il faudrait modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire de manière à ce que:

1. L'employeur soit tenu de déclarer et de «désigner» un certain nombre de postes exigeant un minimum de condition physique pour garantir la sécurité d'autrui. C'est déjà le cas pour les emplois qui exigent certaines compétences minimales. Le service d'hygiène professionnelle devrait être consulté sur cette démarche;
2. Le service d'hygiène professionnelle détermine la nature des exigences de santé—les critères médicaux—correspondant à chaque niveau de poste désigné s'il y a plusieurs niveaux;
3. Le service d'hygiène professionnelle soit chargé d'élaborer les procédures et le calendrier des examens périodiques imposés aux employés occupant des postes



## [Text]

quency. Depending on the medical criteria and the particular job requirements, workers may be subject to different assessments at different intervals to assure that they continue to be medically fit;

4. Make it an obligation for the designated worker to participate in such periodic assessment by the occupational physician or his designate. The nature of the assessment will determine whether it shall be carried out by the physician or an assistant or a nurse if, for example, it is the measuring of blood pressure.

5. Provide the necessary powers to the employer to relocate an employee who fails to meet the medical criteria and to discipline a worker who fails to participate in prescribed periodic assessments. An appeal mechanism for the employee who believes he has been improperly treated is essential here;

6. Make it an obligation under penalty of law for the employee to report to the Occupational Health Department any condition of which the employee is aware that may make him or her unfit within the definition of the designated job. The Occupational Health Department can provide such employees with guidelines regarding those conditions which should be reported. Penalties under the law for failing to report should be severe enough to deter presumably responsible individuals from avoiding to carry out what should be considered as responsibilities of the job.

Although this is not directly a medical matter, we urge members of the standing committee to include legislation to the effect that income protection be afforded to any employee who is unable to continue in his or her work because of medical incapacity bearing on the safety of other employees or of the general public. If the need for meeting fitness requirements on the part of certain designated workers is real, it cannot be left to chance—that is, left to a worker who casually sees a physician. Current legislative proposals under Bill C-105 rely on the hope and chance that employees suffering some form of disabling condition will consult his or her physician and that such encounter will generate useful and pertinent information for the employer.

In the interest of public safety, it must be clearly understood that the only way to ensure proper medical fitness in an employee who holds a designated job is through regular assessment to ensure that the employee meets pre-established medical criteria that are appropriate to specific job requirements. In our view, this can be best accomplished through legislation which places on the employer and the Occupational Health Department the responsibility to monitor employees regularly, and on the employee the onus to report any serious condition that may develop between periodic assessments. The Canadian Medical Association and the Occupational Health Association of Canada would be glad to cooperate with the federal government in developing and refining the above suggestions.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Is the presentation we heard this afternoon in its substance similar to the

## [Traduction]

désignés. Selon les critères médicaux et les exigences de leur poste, les travailleurs pourront être tenus de se soumettre à des examens différents à des intervalles différents;

4. Le titulaire d'un poste désigné soit tenu de se soumettre à ces examens périodiques pratiqués par le médecin d'entreprise ou son délégué. Selon sa nature, l'examen pourra être pratiqué par le médecin ou par un adjoint ou un infirmier ou une infirmière s'il s'agit par exemple simplement de prendre la tension.

5. L'employeur ait les pouvoirs nécessaires pour muter un employé qui ne remplit pas les exigences médicales ou pour sanctionner un travailleur qui refuserait de se soumettre aux examens périodiques prescrits. Il est essentiel ici de prévoir un mécanisme de recours pour les employés qui s'estimeraient lésés;

6. La Loi exige que l'employé signale au service d'hygiène professionnelle toute condition susceptible de nuire à l'exercice de ses fonctions dans les conditions prescrites dont il peut avoir connaissance. Le service d'hygiène professionnelle pourra communiquer aux employés des lignes directrices sur cette procédure. Les sanctions prévues par la loi pour les contrevenants devront être suffisamment lourdes pour dissuader des personnes supposées responsables de se dérober à ce qui sera considéré comme l'une des responsabilités de leur emploi.

Bien qu'il ne s'agisse pas directement d'une question médicale, nous recommandons aux membres du Comité permanent de prévoir dans la loi des dispositions garantissant une protection du revenu pour les employés qui pourraient être amenés à cesser leurs activités en raison d'une incapacité médicale susceptible de menacer la sécurité des autres employés ou du public. S'il est vrai que certains travailleurs occupant des postes désignés doivent répondre à certains critères de santé, on ne peut s'en remettre pour cela au hasard, c'est-à-dire aux simples visites de routine de l'employé chez son médecin. Dans le texte actuel du projet de loi C-105, on se contente d'espérer que par hasard l'employé victime d'un problème consultera son médecin et que grâce à cette consultation l'employeur pourra obtenir des renseignements utiles et pertinents.

Dans l'intérêt de la sécurité publique, il faut bien comprendre que le seul moyen de s'assurer qu'un employé occupant un poste désigné est parfaitement en état de s'acquitter de ses fonctions est de lui faire passer des examens réguliers pour s'assurer qu'il répond bien aux normes prescrites. La meilleure formule est à notre avis d'adopter une loi imposant à l'employeur et au service d'hygiène professionnelle la responsabilité de soumettre régulièrement les employés à des examens, et à l'employé le devoir de signaler toute détérioration sérieuse de son état qui pourrait se produire entre ses examens périodiques. L'Association médicale canadienne et l'Association de l'hygiène professionnelle du Canada collaboreront volontiers avec le gouvernement fédéral à l'élaboration et au perfectionnement de ces suggestions.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Votre exposé de cet après-midi est-il en gros le même que celui qui a

[Text]

presentation that was made to the legislative committee in the House of Commons?

**Mr. Da Sylva:** Mr. Mastromatteo just read the supplementary report that was sent to the legislative committee after our initial presentation. You have in front of you the original brief which is entitled "The Canadian Medical Association Brief to the House of Commons Standing Committee." During our presentation questions led to other questions and, as a result, the CMA was invited to submit a supplementary report. What Mr. Mastromatteo read for your benefit is what we sent to the committee.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I found your presentation very convincing, particularly the first paragraph of your summary where you argue that Bill C-105 would appear to make attention to fitness depend on what you describe as the "hope and chance that employees suffering from some form of disabling condition will consult his or her physician and that such encounter will generate useful and pertinent information for the employer." I have two questions. First, was there any reaction from the committee in the other place or the government in response to that argument? If so, what was their response or rebuttal?

**Mr. Da Sylva:** To my knowledge there was no response and no rebuttal. Mr. Geekie, would you care to comment?

**Mr. Geekie:** There was certainly no rebuttal of our statements, to the effect from whence this comes. The Foisy Report, as I indicated to you earlier, provides no documentation to lead to the recommendation on mandatory reporting. We have repeatedly requested this of Transport people and the railway and, to date, have received none.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes. However, the point I am concerned with is the argument you make here that Bill C-105 makes the discovery of illness and the like depend on hope and chance rather than on a program of occupational testing provided by the employer. Was that particular point dealt with or rebutted in any way?

**Mr. Geekie:** No.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It was not. All right. Let me ask you if, in fact, the railways to which this legislation will apply, the companies to which this legislation will apply, do have programs which ensure that employees who perform work which might entail danger to other employees and the general public would be detected and screened out? Do they, in fact, have such occupational fitness programs, or is it simply a matter of relying upon the privately engaged physician?

**Mr. Da Sylva:** Mr. Chairman, in answer to the senator's question, I would say that the large railways probably do have departments of occupational health and safety. They are probably functioning under existing provincial laws which direct certain things to be done.

However, with respect to the reporting of conditions which may be unknown, there is no regulatory framework and no legislation that makes it obligatory on an individual to report

[Traduction]

été présenté au Comité législatif de la Chambre des communes?

**M. Da Sylva:** M. Mastromatteo vient de vous lire le rapport supplémentaire que nous avons envoyé au Comité législatif à la suite de notre exposé initial. Vous avez sous les yeux le mémoire initial intitulé «Mémoire de l'Association médicale canadienne au Comité permanent de la Chambre des communes». Au cours de notre comparution, la discussion s'est élargie, et l'AMC a en conséquence été invitée à soumettre un rapport complémentaire. C'est le document que nous avons envoyé au Comité que vient de vous lire M. Mastromatteo.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'ai trouvé votre exposé très convaincant, en particulier le premier paragraphe de votre résumé dans lequel vous dites que d'après le texte actuel du projet de loi C-105, on se contente d'espérer que par hasard l'employé souffrant d'un problème médical diminuant ses facultés consultera son médecin et que grâce à cette consultation l'employeur pourra obtenir des renseignements utiles et pertinents. J'ai deux questions à vous poser. Premièrement, le comité de l'autre endroit ou le gouvernement ont-ils répondu à cet argument? Dans l'affirmative, qu'ont-ils répondu et l'ont-ils réfuté?

**M. Da Sylva:** A ma connaissance, il n'y a eu ni réponse ni réfutation. Monsieur Geekie, vous voulez préciser?

**M. Geekie:** Certainement pas en fonction de la proposition initiale. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, le rapport Foisy ne fournit aucun argument à l'appui de sa recommandation de mise en place d'une déclaration obligatoire. Nous avons demandé des explications à maintes reprises aux représentants des Transports et des chemins de fer, mais ils ne nous en ont encore donné aucune.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui. Mais ce qui m'intéresse particulièrement, c'est le passage où vous dites que c'est par chance ou par hasard que l'on pourra découvrir une maladie ou autre avec les dispositions actuelles du projet de loi C-105, au lieu de pouvoir le faire dans le cadre d'un programme de tests médicaux administré par l'employeur. Cet argument précis a-t-il été discuté ou réfuté?

**M. Geekie:** Non.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non. Bon. Pouvez-vous me dire si les compagnies ferroviaires auxquelles s'appliquera ce projet de loi ont des programmes de détection et de dépistage des employés susceptibles de menacer la sécurité des autres employés ou du public? Ont-elles des programmes de contrôle de la santé des employés, ou s'en remettent-elles simplement aux médecins privés?

**M. Da Sylva:** Pour répondre à la question du sénateur, monsieur le président, je dirais que les grosses compagnies ferroviaires ont sans doute des services chargés de l'hygiène et de la sécurité au travail régis par les lois provinciales actuelles.

Toutefois, aucune loi et aucun cadre réglementaire n'exige que l'individu déclare lui-même un problème de santé qui peut passer inaperçu; et le projet de loi en question ici ne prévoit



[Text]

himself; nor is there such a legally or regulatively designated position as outlined in the proposed legislation. In other words, the drafters of the bill have identified an area of concern and have said that there are jobs which are sensitive because they require a certain minimum of fitness and, rather than say to the occupational health departments, "You shall designate these jobs and you shall define the criteria," et cetera, they have suggested that this should happen by chance. Perhaps Mr. Mastromatteo might like to add some comments about the functioning of these occupational health departments with respect to safety.

**Mr. Mastromatteo:** Very briefly, senator, there are, in fact, in the larger railways, existing occupational health departments or staff that could put into place such recommendations as we have made. I do not know if I could say the same about smaller railway companies.

**The Acting Chairman:** Do you have any further questions, Senator Stewart?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The presentation, Mr. Chairman, was very clear and is convincing.

**Senator Davey:** I believe I understand what is happening and what you are saying. If I do, I certainly agree with my colleagues. I am reading now from clause 35 of the bill.

Where a physician or an optometrist believes, on reasonable grounds, that a patient holds a position in a railway company . . .

and so on. Presumably, there would be people holding positions in the railway company who would never see a physician.

**Mr. Mastromatteo:** That is right.

**Senator Davey:** Is my understanding correct? If so, that would be crazy.

**Mr. Geekie:** Mr. Chairman, may I add to that? Another concern that we have is that a designated employee who is aware of this situation may not freely divulge information to his own family physician, that he otherwise would to have his condition treated, which may eventually constitute a threat. Alternatively, we have a concern that if their employment and their designated position is known to their own family physician, they will deliberately go to a hospital emergency department or to some physician who does not know, in order to circumvent the requirement. I hate to keep harping back on this point, but very significant differences exist between pilots and licencees and railway personnel. We would point out that the Department of Transport itself, as we have suggested here, could be useful for railway employees, for all pilots, air traffic controllers, all those who are in critical positions, if they would sit down and designate how frequently those individuals must go through a routine medical examination, with specific criteria established by DOT according to the type of plane the individual is flying, his age and condition, so that it is all laid down. In addition to this, most of the major carriers have their own occupational health requirements for periodic assessments on top of this, so that, again, you are dealing with a much more refined sort of area. We think that there is considerable merit to the excellent program that DOT has operated in this

[Traduction]

aucune disposition législative ou réglementaire de ce genre. Autrement dit, les rédacteurs du projet de loi ont cerné un domaine de préoccupation et déclaré que certains emplois posaient un problème délicat et nécessitaient un minimum de condition physique mais, au lieu d'exiger que les services d'hygiène professionnelle désignent les emplois en question et définissent les critères pertinents, etc., ils s'en sont remis au hasard. Peut-être M. Mastromatteo pourrait-il nous donner quelques explications supplémentaires sur le fonctionnement de ces services d'hygiène du travail en matière de sécurité.

**M. Mastromatteo:** Disons très brièvement qu'il y a effectivement au sein des grandes compagnies ferroviaires des services d'hygiène du travail ou des agents du personnel susceptibles d'appliquer les recommandations que nous avons formulées. Je ne sais pas si je pourrais en dire autant des petites compagnies ferroviaires.

**Le président suppléant:** D'autres questions, sénateur Stewart?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, l'exposé était clair et convaincant.

**Le sénateur Davey:** Je crois que j'ai bien saisi ce qui se passe et ce que vous dites. si c'est le cas, je suis tout à fait d'accord avec mes collègues. L'article 35 du projet de loi dit:

Le médecin ou l'optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que son patient occupe, au sein d'une compagnie de chemin de fer . . .

etc. J'imagine qu'il y a des employés de la compagnie de chemin de fer qui ne voient jamais un médecin.

**M. Mastromatteo:** C'est exact.

**Le sénateur Davey:** J'ai bien compris? Dans ce cas, c'est une folie.

**M. Geekie:** Monsieur le président, pourrais-je ajouter quelque chose? Nous craignons aussi qu'un employé occupant un poste désigné, sachant ce qu'il en est, n'hésite à communiquer à son propre médecin de famille des renseignements qu'il lui donnerait normalement pour se faire traiter, ce qui risque d'entraîner une situation dangereuse. Ou encore, nous craignons que l'employé, sachant que son médecin de famille est au courant de sa situation et du fait que son poste est désigné, ne décide plutôt de se rendre au service des urgences d'un hôpital ou chez un autre médecin ignorant de la situation de façon à éviter d'être obligé de déclarer son état. Je suis désolé de revenir sans arrêt à la charge, mais il y a des différences considérables entre les pilotes ou titulaires de brevet d'aviation et les employés des compagnies ferroviaires. Précisons que le ministère des Transports lui-même, comme nous le disons ici, pourrait aider les employés des compagnies ferroviaires, les pilotes, les contrôleurs du trafic aérien, tous les gens qui occupent des postes en rapport avec la sécurité, s'il prenait la peine d'écrire noir sur blanc tous les combien ces employés doivent passer une visite médicale de routine, de préciser les critères à respecter en fonction du type d'aéronef sur lequel navigue l'employé, de son âge et de son état. En outre, la plupart des grands transporteurs ont leurs propres exigences et leurs employés subissent régulièrement des examens, c'est-à-dire



[Text]

area, transposing it to the railway employees as well as to the government providing the criteria for the occupational health standards and the standards required for these employees, and requiring that the companies in question have occupational health programs in essence, to implement the criteria which society has established.

**Mr. Da Sylva:** Mr. Chairman, if I may add, we as physicians have another concern. Even though we, as occupational health physicians, are very concerned about the safety of the employee and the public, we are concerned that perhaps we are following a trend here which would lead to a breakdown in the confidence which exists between the attending physician and the patient. The attending physician is not one who watches a patient enter his office and says, "Now, what has he got to hide and to whom should I report him?" The climate is quite different. To expect that physicians will change an attitude and start looking for such and such a situation every time a patient comes in is to ask the physician to change his role completely.

**Senator Davey:** In agreeing with the thrust of your recommendation, should this principle be carried further, to public transit drivers and truckers?

**Mr. Da Sylva:** We think so.

**Senator Davey:** What about car drivers?

**Mr. Da Sylva:** The situation in this area is slightly different, in that almost every province has developed legislation which makes it mandatory for individual physicians to report to the provincial licensing authority when he sees a patient who has a condition.

**Senator Davey:** Are you talking now about an automobile driver?

**Mr. Da Sylva:** An automobile driver. The CMA has been involved in producing a guide for driver fitness since 1973. Every physician in our association receives every newly edited copy of this guide. The vast majority of Canadians are potential drivers, if they are not actual drivers. There is almost no exception here. You do not have to wonder whether this person is potentially a driver; he potentially is a driver. If you have any doubts, you have a guide to go back to. In spite of the relative simplicity of this system, we have reason to believe that physicians are very reluctant to report such individuals. We encourage them to do so under the existing provincial laws, but it makes it difficult. It changes a physician's role from a caregiver to a denunciator, so to speak.

**Senator Davey:** What about the people who do not go to physicians? Lots of people who drive cars never go to physicians.

**Mr. Da Sylva:** As you know, senator, there are various classes of driver permits. For the ordinary driver, the medical assessment is very primitive.

[Traduction]

qu'il y a dans ce cas des procédures beaucoup plus poussées. Nous estimons que le programme du ministère des Transports dans ce domaine a d'énormes qualités et que ce serait une excellente chose qu'on le transpose aux employés des compagnies ferroviaires et que le gouvernement établisse les critères d'hygiène de l'emploi et les normes requises des employés et impose aux compagnies en question l'obligation de mettre en place des programmes d'hygiène de l'emploi pour appliquer ces critères.

**M. Da Sylva:** Monsieur le président, si vous me le permettez, j'ajouterai que nous avons une autre préoccupation sur le plan médical. Bien que, en tant que médecins d'entreprises, nous nous préoccupons surtout de la sécurité des employés et du public, nous craignons qu'il ne se produise une détérioration de la confiance existant entre le médecin traitant et son patient. Le médecin traitant n'est pas quelqu'un qui regarde entrer son patient en se disant: «Bon, qu'est-ce qu'il me cache et à qui dois-je le dénoncer?» Le climat est tout à fait différent. S'attendre à ce que les médecins changent d'attitude et commencent à chercher ce genre de chose à chaque fois qu'un patient vient les voir, c'est leur demander de remettre en question tout leur rôle.

**Le sénateur Davey:** Si l'on accepte le principe de base de votre recommandation, faut-il étendre le principe aux conducteurs d'autobus et de camions?

**M. Da Sylva:** Oui.

**Le sénateur Davey:** Et les automobilistes?

**M. Da Sylva:** C'est un peu différent, car presque toutes les provinces ont des lois qui exigent que les médecins signalent aux autorités les personnes dont l'état présente un problème.

**Le sénateur Davey:** Vous parlez des automobilistes?

**M. Da Sylva:** Oui. L'AMC contribue depuis 1973 à la rédaction d'un guide sur la condition physique des automobilistes. Tous les médecins de notre association reçoivent toutes les rééditions de ce guide. La grande majorité des Canadiens sont des conducteurs potentiels, sinon effectifs. Il n'y a pratiquement aucune exception. On n'a pas à se demander si quelqu'un est un conducteur potentiel, il l'est. Si l'on a un doute, on peut se référer au guide. Malgré la relative simplicité de ce système, nous avons des raisons de penser que les médecins se font beaucoup tirer l'oreille pour signaler les cas de personnes ayant des problèmes. Nous les encourageons à le faire en vertu des lois provinciales existantes, mais c'est difficile. On demande en fait en quelque sorte au médecin de devenir un délateur.

**Le sénateur Davey:** Et les gens qui ne vont pas voir un médecin? Il y a des tas d'automobilistes qui ne vont jamais voir un médecin.

**M. Da Sylva:** Vous le savez, sénateur, il y a plusieurs catégories de permis de conduire. Pour le simple conducteur d'automobile, les exigences médicales sont vraiment très élémentaires.

[Text]

In other words, the first time there is a test the physician is concerned about whether the person can walk and see. However, if a person applies for a permit to drive a bus or a large commercial truck, that person would likely be required to go through a medical examination, and repeatedly so. So medical conditions would likely be picked up in the process of relicensing applications.

**Mr. Geekie:** Mr. Chairman, part of the reason we may appear to be inordinately concerned relates to this; the guide we have referred to for a driver's fitness test was produced by the profession as a guide to the individual physician so that he could advise his patients as to when the patient should not drive any longer. That was refined and improved. Unfortunately, what has happened is that provincial governments across the country literally took the guide and enacted it. So the guide went from being a guide to physicians to advise their patients to being legislation. Now we see a return to this, not entirely inappropriately in that case, but, in our opinion, in this case it could be inappropriately applied.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Am I not correct in thinking that the situation we are talking about here is different from that of an operator of a private motor vehicle, because in this situation there is an employer. I get the impression that, to some extent, clause 35 shifts the onus of assuring public safety from the employing railway company to the physician.

Is that your reading of the thrust of this legislation?

**Mr. Da Sylva:** Definitely, Mr. Chairman; not only that, but it leaves it to chance.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** My second question is quite different. Have you consulted with your legal counsel as to the consequences that might arise if a physician did not make the report that is required under clause 35(1)? Could he be sued if he did not make that report?

**Mr. Da Sylva:** There is always that chance, but there is no penalty stipulated in the legislation. So the obligation is an empty one, and it would probably be difficult to administer as it is.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Would it be enforceable by the courts?

**Mr. Da Sylva:** It would be difficult to enforce that.

**Mr. Geekie:** We have not had an opportunity to have our legal counsel look at this specifically in this context. Legal counsel to the association did look at the implications of such a reporting mechanism *vis-à-vis* the Aeronautics Act. Again, you will recall that this is in the judgment of the physician whether or not it constitutes a safety hazard for a situation that he is likely to know relatively little about. So the physician's direct knowledge and proven knowledge will be difficult to prove, as lawyers have pointed out to us. The physician may not have the expertise to judge that.

But there is no question that if there were an obvious, patent safety hazard and the physician did not report it, and subse-

[Traduction]

En d'autres termes, au moment du premier examen, le médecin cherche à savoir si la personne est capable de marcher et de voir correctement. Par contre, si l'on demande un permis pour conduire un autobus ou un poids-lourd il faut se soumettre à des examens médicaux réguliers. Ainsi, les problèmes médicaux éventuels seront détectés lors des renouvellements de permis.

**M. Geekie:** Nous avons peut-être l'air de nous préoccuper excessivement de cette question, monsieur le président, mais c'est parce que le guide dont nous avons parlé au sujet d'un examen médical pour les conducteurs a été préparé par les membres de la profession à l'intention des médecins afin qu'ils puissent avertir leurs patients lorsque ceux-ci ne sont plus en état de conduire. Ce guide a été remanié et amélioré. Malheureusement, les divers gouvernements provinciaux du pays ont pris le guide pour en faire une loi. Ce qui au départ était censé d'être un guide pour les médecins devant conseiller leurs patients est devenu législation. Il semble maintenant y avoir un revirement, ce qui n'est pas nécessairement un mal dans ce cas-ci, mais l'application pourrait se faire d'une façon mal appropriée.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** N'ai-je pas raison de penser que la situation dont nous parlons ici diffère de celle du conducteur d'une automobile privée dans la mesure où il y a un employeur. J'ai l'impression que, dans une certaine mesure, l'article 35 fait passer la responsabilité de la sécurité du public de la compagnie ferroviaire au médecin.

Est-ce ainsi que vous interprétez celle loi?

**M. Da Sylva:** Certainement, monsieur le président; et en plus, on laisse faire le hasard.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ma deuxième question est bien différente. Avez-vous demandé à votre conseiller juridique ce qui se passerait au cas où un médecin ne présenterait pas le rapport requis à l'article 35(1)? Est-il possible de poursuites s'il ne présente pas ce rapport?

**M. Da Sylva:** C'est toujours possible, mais la loi ne prévoit pas de pénalité. Ce n'est donc pas une véritable obligation et cette disposition serait sans doute difficile à administrer.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Les tribunaux pourraient-ils la faire appliquer?

**M. Da Sylva:** Ce serait difficile.

**M. Geekie:** Nous n'avons pas eu l'occasion de demander à notre conseiller juridique son avis sur ce point précis. Le conseiller juridique de l'Association a étudié les implications de ce type de mécanisme dans la Loi sur l'aéronautique. Là encore, c'est un médecin de déterminer s'il existe un danger pour la sécurité dans une situation qu'il connaît vraisemblablement assez mal. Ainsi, comme les avocats nous l'ont fait remarquer, il sera difficile de prouver que le médecin avait vraiment une connaissance directe et approfondie du problème. Le médecin n'a peut-être pas les connaissances nécessaires pour juger.

Mais il est clair qu'en cas de danger manifeste et évident pour la sécurité, le médecin n'en ayant pas fait état serait passible de poursuites civiles en cas d'accident et de blessures.



[Text]

quently there was an accident and the individual or others were harmed, the physician would be liable to civil action.

**The Acting Chairman:** Mr. Da Sylva, in your brief you say that clause 35(1) requires a physician who examines a designated worker to report any medical condition. Does that include drugs and alcohol?

**Mr. Da Sylva:** Drugs and alcohol are not specifically addressed, but I would assume that any use of drugs or alcohol in a way so as to impair one's ability to perform would probably be considered as a medical condition. The legislation does not address that. We have assumed that the medical condition could be interpreted very broadly.

**The Acting Chairman:** When a physical examination is conducted, is there a urine test to determine drug use or alcohol use within the past 24 or 30 hours?

**Mr. Da Sylva:** The usual examination of a patient, Mr. Chairman, does not include such testing. I think the legislation is meant to address the casual encounter between a physician and a patient when the patient seeks advice for any condition, be it a cold or a sore thumb.

In the process of investigation, the physician is not likely to measure the amount of alcohol, unless there is obvious impairment. Then you get into the much broader definition of "medical condition" which could impair the individual's ability to perform safely. Nor is the testing for drugs a usual procedure.

If the whole process were put back into the occupational health field, I think that kind of thing could be incorporated and the kind of examination and screening and periodic examinations—which would have to be appropriate not only to the individual, but to the individual's job—may, indeed, involve some kind of verification of certain facts. They may involve testing the blood for sugar and for various other abnormalities, which is part of normal investigations.

We have not addressed the question of drug testing in this particular paper because the CMA is in the process of developing a position with respect to drug testing in the work place within another committee. That position will be available, presumably, in the next few months.

We did express our opinion in an earlier statement on the question of pre-employment testing. That opinion was against it. As for on-the-job drug testing, there is no official CMA position at the present time.

**The Acting Chairman:** What do you mean by "a severe medical problem?"

**Mr. Da Sylva:** I am not sure to which particular part of the brief you are referring. Do you mean in a general sense?

**The Acting Chairman:** I am thinking about high blood pressure. I would call that a severe medical problem.

[Traduction]

**Le président suppléant:** Monsieur Da Sylva, vous dites dans votre mémoire que selon l'article 35(1), le médecin examinant un employé désigné doit faire état de tout problème médical. Est-ce que ceci inclut les drogues et l'alcool?

**M. Da Sylva:** Il ne s'agit pas précisément des drogues et de l'alcool mais je suppose que si quelqu'un se droguait ou buvait au point de ne plus être en état d'assumer ses fonctions, on considérerait qu'il s'agit d'un problème médical. La Loi ne répond pas à cette question. Nous avons supposé que cette notion de problème médical pouvait être interprétée de façon très large.

**Le président suppléant:** Lors de l'examen médical, fait-on une analyse d'urine pour déterminer si la personne a consommé des drogues ou de l'alcool au cours des 24 ou 30 dernières heures?

**M. Da Sylva:** En principe, ce genre d'analyse ne fait pas partie des examens que subissent les patients, monsieur le président. Je pense que la Loi traite des rencontres courantes entre médecin et patient, lorsque ce dernier consulte pour un problème quelconque, qu'il s'agisse d'un rhume ou d'un mal au doigt.

Au cours de l'examen, le médecin ne va sans doute pas chercher à mesurer la quantité d'alcool consommée, à moins que la patient ne soit manifestement ivre. On en arrive alors à une définition beaucoup plus large de ce «problème médical» susceptible d'empêcher la personne d'assurer ses fonctions en toute sécurité. On n'a pas non plus l'habitude de faire des analyses pour détecter la consommation de drogues.

Si tout ceci faisait partie du domaine de la médecine du travail, il serait possible de prévoir ce genre de choses et d'effectuer des examens et des tests de dépistage périodiques—qui devraient être définis en fonction de la personne, mais aussi de son travail particulier—et pourraient comprendre certaines vérifications. Par exemple, on pourrait faire des analyses de sang pour déterminer le taux de sucre et diverses autres anomalies, ce qui fait partie des examens courants.

Nous n'avons pas étudié la question des drogues dans ce document parce que l'AMC est en train d'élaborer une position concernant les examens de dépistage des drogues sur les lieux de travail dans le cadre d'un autre comité. Cette position devrait être connue au cours des prochains mois.

Nous avons donné notre opinion dans une déclaration antérieure sur la question des examens précédant l'embauche. Nous y étions opposés. En ce qui concerne les examens de dépistage des drogues au travail, l'AMC n'a pas de position officielle pour l'instant.

**Le président suppléant:** Qu'entendez-vous par «un problème médical grave»?

**M. Da Sylva:** Je ne sais pas exactement à quelle partie du mémoire vous faites allusion. Parlez-vous dans un sens général?

**Le président suppléant:** Je pense à la tension artérielle élevée. Je considère que c'est un problème médical grave.



[Text]

**Mr. Da Sylva:** I return to our original concept, that in fact these criteria must be developed by the occupational physician or the occupational health department.

High blood pressure may be insignificant to an office worker even though that office worker may be involved in important decisions; but epilepsy may not be significant to that office worker either, but it may be significant to a person in another position. So each level of designated position would have to identify what the risks are and what the medical criteria should be for that particular level of responsibility. These have to be personalized and developed on the basis of what is expected of the employee rather than just a blanket definition.

**The Acting Chairman:** As a former CNR engineer, we used to say that every trip was a great experience. What is the Canadian Medical Association's position on stress? There are situations when the engineer sees that he is going to hit an automobile, and he has to make a split-second decision as to whether or not to apply the brake. This is stress. What do you say about that? I have seen engineers who have had to book off for two or three days because they could not stomach what happened. If the company sent an engineer down to have a medical, what is your position going to be?

**Mr. Da Sylva:** I think the occupational health physician in this instance should answer that question because that is the sort of thing they are specialized to handle.

**Mr. Mastromatteo:** If the occupational physician carried out an examination of a worker and concluded that he was suffering from stress in such a way that it may incapacitate the worker or impair his ability to perform safely, then they would talk to the worker. In this situation, counselling should be afforded the worker, and the worker might be given other duties for a short period of time until the period of stress, with its emotional consequences, could be relieved. He would then be declared able to return to his full employment.

I would see that as part of a program where you would have counselling for workers, a system of recognizing that stress may impair job performance, of treating and giving advice to these people.

**The Acting Chairman:** Thank you very much for a very interesting and informative brief.

Our next witnesses are from the Canadian National Railway, Mr. J. P. Kelsall, Deputy Senior Vice-President of Operations.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** May we adjourn for three or four minutes?

**The Acting Chairman:** Yes, we can do so. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

(Short recess)

(Upon resuming)

**The Acting Chairman:** We now have witnesses from the Canadian National Railway: Mr. J. P. Kelsall, Deputy Senior Vice-President of Operations; Mr. J. S. Speirs, System

[Traduction]

**M. Da Sylva:** J'en reviens à ce que nous disions au départ, c'est-à-dire que ces critères doivent être établis par le médecin du travail ou le département de médecine du travail.

La tension artérielle peut être sans importance pour quelqu'un qui travaille dans un bureau, même s'il est appelé à prendre des décisions importantes, mais l'épilepsie peut également être sans importance pour cet employé de bureau, alors qu'elle peut être grave pour quelqu'un qui occupe un autre poste. Ainsi, il faudrait pour chaque niveau de poste désigné, définir les risques et savoir quels devraient être les critères médicaux correspondant au niveau de responsabilité en question. Ceci doit être de façon personnalisée et défini en fonction de ce que l'on attend de l'employé et non de façon globale.

**Le président suppléant:** Quand j'étais ingénieur au CN, nous disions toujours que chaque voyage était une expérience. Quelle est la position de l'Association médicale canadienne sur le stress? Il y a des cas où le mécanicien voit qu'il va percuter une automobile et il doit décider en une fraction de seconde s'il doit freiner ou non. C'est ça le stress. Qu'en pensez-vous? J'ai vu des mécaniciens obligés de prendre congé pendant deux ou trois jours parce qu'ils ne pouvaient se remettre de ce qui s'était passé. Si la compagnie envoyait un mécanicien subir un examen médical, quelle serait votre position?

**M. Da Sylva:** Je crois que dans ce cas-là, c'est le médecin du travail qui devrait répondre à la question car c'est exactement le genre de choses qu'il doit régler.

**M. Mastromatteo:** Si le médecin du travail estime après avoir examiné un travailleur que celui-ci souffre de stress à un tel point qu'il n'est pas capable d'assurer ses fonctions correctement ou sans compromettre la sécurité, il va en parler au travailleur. Dans ces circonstances, celui-ci doit pouvoir bénéficier d'un service de conseil et on peut lui confier d'autres fonctions pendant un petit moment, en attendant que ce stress et ses conséquences disparaissent et qu'il puisse reprendre son emploi normal.

Ceci pourrait faire partie d'un programme prévoyant un service de conseil pour les travailleurs, d'un système où l'on reconnaîtrait que le stress peut avoir une influence sur la façon dont le travail est effectué et où l'on chercherait à traiter et à conseiller ces personnes.

**Le président suppléant:** Merci beaucoup pour ce mémoire très intéressant et plein d'enseignement.

Les témoins suivants représentent les Chemins de fer nationaux du Canada et voici M. J. P. Kelsall, premier sous-vice-président principal, Exploitation.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pouvons-nous lever la séance deux ou trois minutes?

**Le président suppléant:** Oui, nous pouvons ajourner pendant deux ou trois minutes. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

(Comité interruption de la séance.)

(A la reprise)

**Le président suppléant:** Nous accueillons maintenant les témoins représentant les Chemins de fer nationaux du Canada: M. J.P. Kelsall, premier sous-vice-président, Exploitation M.

*[Text]*

Manager, Regulatory and Governmental Affairs, and J. Luciani, Attorney. Do you have a brief, sir?

**Mr. John P. Kelsall, Deputy Senior Vice-President, Operations, Canadian National Railway:** I do. Mr. Chairman and honourable senators, I want to thank you for the opportunity to comment on Bill C-105, the proposed new Railway Safety Act.

In view of constraints on the committee's time and in order to provide as much opportunity as possible for any questions you may wish to ask, I would like to begin by reading a brief opening statement.

We, at Canadian National, want to applaud the initiative of the government in bringing forth this bill to modernize and streamline the regulation of safety in the railway industry.

We would also like to indicate our endorsement for the consultative approach adopted by Transport Canada in setting up a steering committee to examine the issues, objectives and implementation procedures of the bill. There is no doubt that the steering committee meetings contributed significantly to a reasonably well-balanced bill. CN wishes to acknowledge its appreciation for the opportunity to have been part of that consultative process.

Like other interested and concerned organizations, CN had an opportunity to make its views known earlier this year to the House of Commons Standing Committee on Transport.

In the original bill we saw many positive features and others which, with a little modification and amplification, would serve the government's objective to streamline the process of regulation while at the same time retaining control over and improving all aspects of rail safety.

While we did not succeed in getting all of our suggested modifications incorporated into the bill, in general we find it a worthy document. There are a few passages, however, which cause us some degree of concern, and we will get to these in a moment. But first, let us mention a few of the more positive aspects.

In the face of ever-increasing competition from the motor carrier industry, railways are forced to look more and more to the application of technology to improve efficiency, increase productivity and reduce expenses. And not just incidentally, but, most pointedly, this process brings with it associated improvements in safety as a result of the introduction of more automated processes.

The problem is that existing regulatory procedures militate against the ability to introduce technological change in a timely fashion. The regulatory climate made possible by the new bill holds the promise of changing that. The new form of regulations will allow greater use of performance standards instead of the mass of detailed instructions contained in regulations now in use. It will also permit the railway's professional engineers to sign affidavits of worthiness for certain works, instead of following the lengthy approval processes.

*[Traduction]*

J.S. Speirs, directeur pour le réseau de la Réglementation et des Affaires gouvernementales et J. Luciani, avocat. Avez-vous un mémoire, monsieur?

**M. J. P. Kelsall, premier sous-vice-président, Exploitation, Chemins de fer nationaux du Canada:** Oui. Monsieur le président et honorables sénateurs, je tiens à vous remercier de nous donner la possibilité de présenter nos commentaires sur le projet de loi C-105, la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire.

Étant donné le peu de temps dont dispose le Comité et afin de laisser autant de place que possible aux questions que vous aurez à nous poser, je voudrais pour commencer lire une brève déclaration liminaire.

Le Canadien National tient à féliciter le gouvernement d'avoir pris l'initiative de présenter ce projet de loi pour moderniser et préciser la réglementation de la sécurité dans l'industrie ferroviaire.

Nous voudrions également signaler que nous sommes heureux que Transports Canada ait opté pour une formule de consultation en créant un comité directeur chargé d'étudier les problèmes, les objectifs et les procédures d'application du projet de loi. Il est certain que les réunions du Comité ont permis de parvenir à un projet de loi assez bien équilibré. Le CN est heureux d'avoir eu la possibilité de prendre part à ce processus de consultation.

Comme les autres organisations touchées par cette question, le CN a eu la possibilité de présenter son opinion au début de cette année au Comité permanent des transports de la Chambre des communes.

Nous avons vu dans le projet de loi d'origine de nombreuses dispositions positives et d'autres qui pouvaient, en étant un peu modifiées et élargies, répondre à l'objectif du gouvernement de préciser le processus de réglementation tout en conservant le contrôle sur les différents aspects de la sécurité ferroviaire et en améliorant celle-ci.

Nous n'avons pas réussi à faire intégrer toutes les modifications que nous avons proposées au projet de loi mais en général, nous trouvons que le document est bon. Il y a cependant quelques passages qui nous préoccupent et j'y viendrai dans un moment. Mais d'abord, mentionnons quelques-uns des aspects positifs.

De plus en plus concurrencées par les poids lourds, les compagnies ferroviaires doivent essayer d'utiliser les nouvelles technologies pour améliorer l'efficacité, augmenter la productivité et diminuer les dépenses. Et ce n'est pas un hasard, bien au contraire, si ce processus s'accompagne d'améliorations sur le plan de la sécurité à la suite de la mise en place de systèmes plus automatisés.

Le problème, c'est que les procédures réglementaires existantes entravent la mise en place de changements technologiques au moment opportun. Ceci devrait pouvoir changer avec les dispositions réglementaires du nouveau projet de loi. Les nouveaux règlements permettront de remplacer en partie par des normes de rendement la profusion d'instructions détaillées de la réglementation actuelle. Il sera également possible aux ingénieurs professionnels de la compagnie ferroviaire de signer des certificats de conformité pour certains ouvrages, au



[Text]

We also welcome the provision that the minister may make grants to projects which are likely to promote safe railway operations. CN Rail has made enormous investments in safety-related projects, equipment and features in the past. These include the installation of continuous welded rail, improvements in tank car design and construction, additions of safety appliances to locomotives, application of train radio, hot box detectors and a host of other projects.

The quest for safer operations continues, with advanced train control systems holding the greatest promise. Canadian railways and the railway supply industry are encouraged by the bill's intent to provide grants which could be applied in this area.

Initially we were gravely concerned with the sweeping power and authority given to railway safety inspectors who, under some circumstances, could virtually shut down the railway or a portion of it. We are still concerned, but are gratified to see a passage added whereby an affected railway can request and be granted an immediate ministerial review of such occurrences.

With regard to drug and alcohol testing, our greatest disappointment came when we discovered that the wording in the bill is not sufficiently strong to allow regulations to be brought forth to permit testing for drug and alcohol abuse. The absence of the ability to do such testing leaves a gaping hole in the safety net the railways are able to provide.

While CN has been conducting pre-employment drug testing since May of 1986 on those seeking employment in safety-sensitive positions, we have not been able to extend this into the ranks of those currently employed. In fact, the Canadian Labour Congress, in its submission to the House of Commons Standing Committee on Transport, requested that Bill C-105 contain a prohibition on all forms of employment-related drug and alcohol testing.

As of June 17, 1988, CN had conducted 2,767 pre-employment drug screening tests of which 339, or 12 per cent, have tested positive. Simply stated, that represents 339 people who have used drugs and who were not employed by CN because of that fact.

CN has also tested 200 existing employees wanting to transfer into a safety-related position, or from one safety-sensitive position to another. In this case, 25 employees, again about 12 per cent, tested positive and were not accepted into the positions for which they applied. They are, however, still in the employ of CN.

In the latter part of 1987, CN participated with representatives from railway management, railway labour and govern-

[Traduction]

lieu de devoir se conformer à des processus d'approbation très longs.

Nous sommes également favorables à la disposition permettant au ministre d'accorder des subventions aux projets susceptibles de promouvoir la sécurité des opérations ferroviaires. Le CN a par le passé investi des sommes considérables dans des projets et du matériel permettant d'améliorer la sécurité. Je pense entre autres à l'installation de rails soudés de façon continue, aux améliorations apportées à la conception et la construction des wagons-citernes, aux dispositifs de sécurité qui ont été ajoutés aux locomotives, aux radios de train, aux détecteurs de boîte chaude et à toute une gamme d'autres projets.

Cette recherche visant à améliorer la sécurité des opérations se poursuit, et l'on attend beaucoup des systèmes avancés de contrôle des trains. Les chemins de fer canadiens et les sociétés qui les fournissent sont encouragés par le fait que le projet de loi prévoit des subventions dans ce domaine.

Au départ, nous étions très inquiets de voir les pouvoirs et l'autorité très larges donnés aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire qui, dans certaines circonstances, pouvaient pratiquement faire cesser les opérations en tout ou en partie. Nous sommes toujours inquiets à ce sujet mais nous sommes heureux de constater qu'un passage a été ajouté selon lequel une compagnie ainsi touchée peut demander et obtenir un examen ministériel immédiat de ce genre de cas.

En ce qui concerne les examens de dépistage de drogues et d'alcool, nous avons été particulièrement déçus lorsque nous nous sommes rendu compte que les termes du projet de loi n'étaient pas suffisamment forts pour qu'il soit possible d'adopter des règlements prévoyant des examens pour détecter la consommation de drogues ou d'alcool. Le fait que ces examens soient impossibles laisse un trou béant dans le filet de sécurité que les compagnies ferroviaires peuvent mettre en place.

Alors que le CN effectue des examens de dépistage des drogues avant l'embauche depuis mai 1986, pour tous les candidats à des postes essentiels à la sécurité, il nous a été impossible d'élargir ce système aux employés actuellement en place. En fait, le Congrès du travail du Canada a demandé, dans son mémoire au Comité permanent des transports de la Chambre de communes, que le projet de loi C-105 interdise toutes les formes d'examen de dépistage des drogues et de l'alcool liés à l'emploi.

En date du 17 juin 1988, le CN avait effectué 2 767 examens de dépistage des drogues avant l'embauche sur lesquels 339, soit 12 p. 100, avaient été positifs. Ceci veut dire que 339 personnes ayant pris des drogues n'ont pas été engagées par le CN pour cette raison.

Le CN a également fait subir des examens à 200 employés en place demandant une mutation à un poste essentiel pour la sécurité ou d'un de ces postes à un autre. Dans ce cas, 25 employés, presque 12 p. 100 là encore, ont eu des tests positifs et n'ont pas été acceptés aux postes pour lesquels ils étaient candidats. Ils sont cependant toujours à l'emploi du CN.

À la fin de 1987, le CN a participé avec des représentants de la direction des chemins de fer, des syndicats des chemins de



*[Text]*

ment in a task force on alcohol and drug abuse in the railway industry. The task force considered testing in six areas: pre-employment, post-accident, reasonable cause, periodic regular medicals, return after absence of 3 months or more and random testing.

In its report to the Minister in late 1987, the task force strongly recommended testing in the first four areas, choosing not to press at that time for testing after three months' absence or random testing.

At a press conference on January 18, 1988, the Minister of Transport indicated that he saw merit in post-accident testing and testing for reasonable cause. He made the task force report public and invited comments from interested parties.

CN responded to this invitation by writing to the Minister urging him also to lend support to a complete program of testing. To rely on post-accident and for-cause testing only would not place proper emphasis on intervention and prevention. Testing at periodic medicals would greatly enhance interception and correction. Problems with substance abuse could thus be clinically identified and appropriate referrals made to the employee assistance program.

We further indicated that a pre-employment screening program is also needed to combat the problem of alcohol and drug abuse in the railroad industry effectively. We are concerned that unless the program contains such provisions, supported by legislation, the goal of keeping substance abusers out of safety-related jobs will be seriously jeopardized.

Similar comments were made by CN in its appearance before the House of Commons Standing Committee on Transport in February. Unfortunately, when the standing committee returned the bill to the house, it was accompanied by a recommendation that the Minister of Transport ensure that there is provision in the legislation for post-accident testing and testing for reasonable cause only.

There is a need to give legislative force to the full range of drug and alcohol testing; pre-employment, including moves into designated positions; post-accident; for reasonable cause, and periodic testing at routine medicals.

As part of the investigation by the task force on alcohol and drug abuse in the railway industry, Price Waterhouse Management Consultants were commissioned to carry out a nationwide survey of railway personnel.

The result of the survey indicated that some 81 per cent of operating employees use alcohol, 4 per cent use marijuana or hash, which a further 1 per cent use cocaine, hallucinogens and other recreational drugs. Fifty-two per cent of the employees surveyed stated that alcohol use by employees has, at some

*[Traduction]*

fer et du gouvernement, à un groupe de travail sur la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie ferroviaire. Ce groupe de travail a envisagé la possibilité d'instituer des examens dans six cas: avant l'embauche, après un accident, pour une cause raisonnable, dans le cadre d'examen réguliers périodiques, lors du retour après une absence de trois mois ou plus et dans le cadre d'examen effectués au hasard.

Dans le rapport présenté au ministre à la fin de 1987, le groupe de travail recommandait vivement que des examens soient effectués dans les quatre premiers cas, en renonçant pour le moment aux examens après une absence de trois mois ou effectués sur une base aléatoire.

Lors de sa conférence de presse du 18 janvier 1988, le ministre des Transports a dit qu'il lui semblait bon d'effectuer des examens après un accident et pour une cause raisonnable. Il a rendu le rapport du groupe de travail public et invité les parties intéressées à présenter leurs commentaires.

En réponse à cette invitation, le CN a écrit au ministre en lui demandant instamment de donner son appui à l'ensemble du programme d'examen. En effet, il ne serait pas possible de donner suffisamment d'importance à l'intervention et à la prévention en limitant les examens aux cas d'accidents et aux causes raisonnables. Avec des tests effectués lors des visites médicales périodiques, il serait possible d'améliorer l'interception et la correction. On pourrait ainsi définir cliniquement les cas de toxicomanie et d'alcoolisme et faire intervenir le programme d'aide aux employés.

Nous avons ajouté qu'il fallait également un programme de dépistage avant l'embauche pour lutter efficacement contre l'alcoolisme et la toxicomanie dans l'industrie. Si ces dispositions ne font pas partie du programme et ne sont pas confirmées par la loi, nous craignons qu'il soit pratiquement impossible d'empêcher les personnes consommant des drogues ou de l'alcool d'accéder à des postes essentiels pour la sécurité.

Le CN a présenté des observations semblables lorsqu'il a comparu devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes en février. Malheureusement, lorsque le Comité permanent a représenté le projet de loi à la Chambre, il était accompagné par une recommandation du ministre des Transports demandant que seuls les examens effectués à la suite des accidents et pour une cause raisonnable soient inclus dans la loi.

Il faut donner force de loi à toute la gamme des examens de dépistage des drogues et de l'alcool: avant l'embauche, lors des mutations à des postes désignés, après un accident, pour une cause raisonnable et de façon périodique, lors de visites médicales de routine.

Dans le cadre de l'étude entreprise par le groupe de travail sur la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie ferroviaire, la société Price Waterhouse Management Consultants a été chargée d'effectuer une enquête à l'échelle nationale auprès des employés des chemins de fer.

Cette enquête a montré qu'environ 81 p. 100 des employés affectés aux opérations consommaient de l'alcool, 4 p. 100 de la marijuana ou du hasch, et encore 1 p. 100 de la cocaïne, des hallucinogènes et d'autres drogues analogues. Cinquante-deux pour cent des employés interrogés ont déclaré que la consom-

*[Text]*

time, compromised safety on the job, while 38 per cent indicated that use of drugs other than alcohol was a problem in the railway industry. Twelve per cent stated that they were aware of workers reporting to work feeling the effects of alcohol, 7 per cent were aware of workers drinking alcoholic beverages during their working shifts, 7 per cent knew of employees who reported to work under the influence of drugs other than alcohol and 4 per cent were aware of employees taking these drugs during working shifts.

Forty-eight per cent of the employees canvassed expressed the opinion that mandatory drug testing of railway operating personnel is desirable, while 43 per cent did not agree. When asked whether testing should be mandatory if it was shown that alcohol and drug use was a problem for railways, those agreeing rose to 77 per cent, with 52 per cent expressing strong agreement.

It is interesting to note that in the United States, the Federal Railroad Administration, or FRA, prescribes pre-employment testing, testing after any accident resulting in injury or death, collision damage exceeding \$50,000, derailment damage exceeding \$500,000 or for reasonable cause. The FRA is at this very time conducting a series of hearings on its intent to introduce a rule to initiate random testing to permit unannounced tests for drugs any time someone in a safety-sensitive position is on duty.

Ricky Gates, who was the engineer on the Conrail train that killed 16 people in a head-on collision with an Amtrak passenger train at Chase, Maryland, in January of 1987, is an admitted alcoholic and drug user. He was smoking marijuana in the cab of the locomotive at the time of the crash. In a nationally televised interview he stated that while on marijuana, he felt his perceptions were enhanced and that he was actually doing a better job. The fact is that he was unaware he was on the same track as the other train right up to the moment of impact. The interviewer made the point that Gates said only a rigorous system of random unannounced testing would have detected his drug use.

He is currently serving a five-year gaol sentence for manslaughter.

The experience of one large U.S. railroad, Southern Pacific, can perhaps be used to illustrate what improvements are possible when an aggressive policy of drug and alcohol testing is pursued. This railroad started testing in August of 1984 and their record for "human factor" types of accidents is as follows. Senators have before them this table. They will see that in 1983 there were 911 accidents and in 1987, that number had fallen to 135. There was quite a dramatic drop in human factor accidents.

*[Traduction]*

mation d'alcool avait à un moment ou un autre compromis la sécurité, et 38 p. 100 ont déclaré que la consommation de drogues autres que l'alcool constituait un problème dans l'industrie ferroviaire. Douze pour cent ont dit qu'ils savaient que certains travailleurs se présentaient au travail sous l'effet de l'alcool, 7 p. 100 qu'ils savaient que des travailleurs buvaient pendant leur poste de travail; 7 p. 100 savaient que des employés se présentaient au travail sous l'influence de drogues autres que l'alcool et 4 p. 100 que des employés prenaient ces drogues pendant leur poste de travail.

Quarante-huit pour cent des employés interrogés ont estimé qu'il était désirable d'adopter des examens obligatoires de dépistage des drogues pour le personnel des opérations des chemins de fer, contre 43 p. 100 qui s'y opposaient. Lorsque l'on a demandé si les examens devraient être obligatoires si l'on démontrait que la consommation d'alcool et de drogues constituait un problème dans les chemins de fer, le nombre de personnes d'accord est passé à 77 p. 100, 52 p. 100 étant très vivement favorables à ce système.

Il est intéressant de signaler qu'aux États-Unis, la Federal Railroad Administration, ou FRA, prescrit des examens préalables à l'embauche, des examens après un accident ayant provoqué une blessure ou la mort, des dégâts à la suite d'une collision dépassant 50 000\$, des dégâts de plus de 500 000\$ après un déraillement ou pour une cause raisonnable. La FRA organise à ce moment même une série d'audiences sur son projet d'instituer un système d'examen aléatoires qui permettrait d'effectuer des examens de dépistage des drogues sans avis préalable, à n'importe quel moment lorsqu'une personne occupant un poste essentiel pour la sécurité est en fonction.

Ricky Gates, qui était le mécanicien du train Conrail dans lequel 16 personnes furent tuées dans une collision de plein fouet avec un train de voyageurs d'Amtrak à Chase, au Maryland, en janvier 1987, est de son propre aveu un alcoolique et un drogué. Il fumait de la marijuana dans la cabine de la locomotive au moment de l'accident. Lors d'une entrevue télévisée diffusée à l'échelle nationale, il a déclaré que quand il fumait de la marijuana, il avait l'impression que ses perceptions se développaient et qu'il faisait mieux son travail. En réalité, il ne s'est pas rendu compte qu'il était sur la même voie que l'autre train jusqu'au moment de l'impact. L'intervieweur a souligné que Gates avait déclaré que seul un système rigoureux de tests à l'improviste aurait permis de constater qu'il se droguait.

Il purge actuellement une peine de cinq ans pour homicide.

On pourrait peut-être prendre le cas d'une grande compagnie ferroviaire américaine, Southern Pacific, pour illustrer les améliorations possibles si l'on applique une politique rigoureuse de tests de consommation d'alcool et de drogues. Cette compagnie a commencé à pratiquer ces tests en août 1984, et voici le bilan des accidents dus à des erreurs humaines qu'elle a enregistrés depuis. Les sénateurs ont les chiffres sous les yeux. Ils peuvent constater qu'en 1983, il y avait eu 911 accidents, et qu'en 1987 ce nombre était tombé à 135. Le nombre d'accidents dus à des facteurs humains a donc chuté radicalement.



*[Text]*

When Southern Pacific began testing in 1984, only the train crews and a few equipment department personnel were tested. The failure rate for post-accident and reasonable cause testing was 22.9 per cent. In late 1985, although testing was expanded to maintenance of way and all equipment department personnel, the failure rate was 11.7 per cent. In 1986 and 1987 respectively, the failure rate was 6.0 per cent and 5.4 per cent.

As to employee assistance programs, at the urging of the groups representing railway labour, the House of Commons standing committee added a clause to the bill covering the establishment and standards of support programs for those employees found to have difficulties with drugs and alcohol. CN has no difficulty with the principle of this, as we have had such an employee assistance program in place for many years and it is generally recognized as a good program.

However, the requirement to provide such a program must be balanced by management's ability, through an appropriate testing regime, to intercept troubled employees and refer them to the assistance program in the first place. This is why it is necessary to have the ability to perform tests at routine medicals and not just post-accident and for reasonable cause.

CN's employee assistance program does more than assist employees with drug and alcohol-related problems. It also offers help to those with marital or family problems, psychological or emotional problems or with financial and legal problems. From its inception in 1972 to the end of 1987, 6,127 employees have been served by this program. Of this number, by far the largest category is for alcohol abuse, at 4,980 individuals, or 81.3 per cent. Drug-related problems accounted for 299 persons, or 4.9 per cent, for a total of 5,279 employees with drug or alcohol-related problems, or 86.2 per cent of those served by the program.

In about half of the cases, an employee is referred to the program by his supervisor. In a third of the cases the employee himself or herself comes forward. In just under 11 per cent of the cases, referral is made from other sources, such as a fellow employee or family member; and in just under 8 per cent of the cases the problem is discovered as the result of a medical examination.

However, as effective as this program has proven to be over the last 16 years, it is clearly not a complete solution. We believe that a program of testing, backed by legislation, is required to complement and enhance this program of rehabilitation.

Turning now to the subject of grade separations, the upper limits on railway contributions appear to have been removed. Municipalities, provinces and road authorities can be expected to seek an increased contribution from the railways. Grade separations are seen by many not so much as a safety item, but, rather, as more of a local initiative to improve traffic flows. From a railway perspective, it appears totally inappro-

*[Traduction]*

Quand Southern Pacific a commencé ces examens en 1984, seuls les équipages des trains et quelques membres du service du matériel devaient s'y soumettre. Le taux d'échec aux examens réalisés à la suite d'un accident ou pour une cause raisonnable a été de 22,9 p. 100. Fin 1985, bien que ces tests aient été étendus à tout le personnel d'entretien de la voie et du service du matériel, le pourcentage de personnes dépistées était tombé à 11,7 p. 100. En 1986 et 1987 respectivement, ce taux est descendu à 6 et à 5,4 p. 100.

Quant au programme d'aide aux employés, à la demande des groupes représentant les syndicats ferroviaires, le Comité permanent de la Chambre des communes a ajouté au projet de loi un article prévoyant la création de programmes d'aide et l'établissement de normes pour ces programmes à l'intention des employés ayant un problème de drogues ou d'alcoolisme. Le CN n'a aucune objection à ce principe, car nous avons depuis de nombreuses années un programme d'aide aux employés analogue et qui est généralement considéré comme excellent.

Cette obligation doit toutefois s'accompagner de la possibilité pour la direction d'intercepter les employés qui ont des problèmes au moyen d'un système de tests appropriés et de leur faire suivre le programme d'aide. C'est pourquoi il est nécessaire de pouvoir effectuer des tests à l'occasion de contrôles médicaux de routine, et pas simplement à la suite d'un accident ou pour un motif valable.

Le programme d'aide aux employés du CN ne fait pas qu'aider les employés qui ont des problèmes d'alcoolisme ou de drogue. Il sert aussi à aider ceux qui ont des problèmes conjugaux ou familiaux, psychiques ou affectifs ou financiers et juridiques. Depuis son lancement en 1972 jusqu'à la fin de 1987, 6 127 employés ont bénéficié de ce programme. La grande majorité d'entre eux, 4 980 personnes, soit 81,3 p. 100, avaient des problèmes d'alcoolisme. Dans le cas de 299 personnes, soit 4,9 p. 100, il s'agissait d'un problème de drogue, c'est-à-dire qu'au total 5 279 employés, ou 86,2 p. 100 des bénéficiaires du programme, avaient soit un problème d'alcoolisme, soit un problème de drogue.

Dans presque la moitié des cas, c'est le surveillant qui oriente l'employé vers le programme. Dans un tiers des cas, c'est l'employé qui prend lui-même l'initiative. Dans un peu moins de 11 p. 100 des cas, c'est une autre source, un collègue ou un membre de la famille, qui oriente l'employé, et c'est seulement dans moins de 8 p. 100 des cas que l'on découvre le problème dans le cadre d'un examen médical.

Toutefois, si efficace que se soit avéré ce programme depuis 16 ans, il ne constitue manifestement pas une solution complète. Pour compléter et renforcer ce programme de réadaptation, il faut mettre en place un programme de tests s'appuyant sur la loi.

J'en viens maintenant au sujet des sauts-de-mouton; la limite supérieure de la contribution des compagnies ferroviaires a apparemment disparu. On peut s'attendre à ce que les municipalités, les provinces et les autorités routières réclament aux compagnies ferroviaires une contribution accrue. Beaucoup de gens estiment que les sauts-de-mouton sont moins des aménagements de sécurité que des initiatives locales servant à



[Text]

appropriate to expect a railway to contribute larger sums to the benefit of their main competitor, the motor-carrier industry. The railway contribution should be limited to the levels currently in force; that is, 5 per cent on new construction up to a limit of \$62,500, and 12.5 per cent on reconstruction up to a limit of \$156,250.

By far the longest section in this brief has been the one on drugs and alcohol. We feel this to be appropriate, as this is our area of greatest concern with the bill and its attention to safe rail operations. It is our sincere belief that until we succeed in obtaining a legislative mandate to support a program of drug testing—to cover, for now, pre-employment testing, including moves from non-designated to designated positions, post-accident testing, reasonable cause testing, and periodic testing at routine medicals—we will not have done our utmost to promote safety in the rail industry.

We feel that this would be the single most important step in advancing rail safety. The U.S. experience is proving it, and Canada will be left wanting without it.

**The Acting Chairman:** Thank you, Mr. Kelsall, for an interesting brief. I now open the floor to questions.

**Senator Davey:** I have one question for my own information. Are John P. Kelsall and J.P. Kelsall one and the same person?

**Mr. Kelsall:** One and the same, sir, yes.

**Senator Davey:** You were employed at CP?

**Mr. Kelsall:** I was, yes.

**Senator Davey:** You are now employed at CN?

**Mr. Kelsall:** Yes.

**Senator Davey:** That has happened recently, I gather.

**Mr. Kelsall:** It just happened recently, yes, sir.

**Senator Davey:** I do not mean to embarrass you.

**Mr. Kelsall:** That is a fact. I am delighted to be there.

**Senator Davey:** I am sure they are delighted to have you. I do not want to anticipate their answers—and I know they are here—but does CP basically take this same position?

**Mr. Kelsall:** It is an industry problem. The industry, Transport Canada, and the railway unions have worked together. We were working together as part of the task force. So there has been a lot of work done jointly on behalf of the railways, the Canadian Railway Labour Association, as well as other interested parties as part of that task force.

**Senator Davey:** I hope I did not embarrass you. I did not intend to.

**Mr. Kelsall:** You did not embarrass me.

**Senator Davey:** The biggest hang up that some people have is the whole question of invading privacy. I am sure you have thought a good deal about that. How would you respond to that concern which some people have about drug testing?

[Traduction]

faciliter la circulation. Du point de vue des chemins de fer, il semble parfaitement incongru de demander aux compagnies ferroviaires d'augmenter leur effort financier pour le seul profit de leur principal concurrent, les transports routiers. Il faudrait limiter cette contribution aux niveaux actuellement en vigueur, c'est-à-dire 5 p. 100 pour les nouvelles constructions jusqu'à un maximum de 62 500 \$, et 12,5 p. 100 pour la reconstruction jusqu'à une limite de 156 250 \$.

Le plus gros de notre mémoire est consacré à la drogue et à l'alcool. C'est certainement justifié car il s'agit là du principal problème que nous pose ce projet de loi en matière de sécurité ferroviaire. Nous sommes sincèrement convaincus que tant que nous n'aurons pas réussi à obtenir un mandat législatif à l'appui d'un programme d'alcootest, et de dépistage des drogues—tests pratiqués lors du recrutement et du passage de postes non désignés à des postes désignés, à la suite d'accidents, pour une cause raisonnable et de manière régulière lors de visites médicales de routine—nous n'aurons pas tout fait pour assurer la sécurité de l'industrie ferroviaire.

C'est à notre avis l'initiative la plus importante à prendre en matière de sécurité ferroviaire. L'expérience américaine l'a prouvé, et le Canada doit à cet égard combler ses lacunes.

**Le président suppléant:** Merci pour cet intéressant exposé, monsieur Kelsall. Nous passons maintenant aux questions.

**Le sénateur Davey:** J'ai une question pour ma gouverne personnelle. John P. Kelsall et J. P. Kelsall sont la même personne?

**M. Kelsall:** Absolument.

**Le sénateur Davey:** Vous avez été employé au CP?

**M. Kelsall:** Oui.

**Le sénateur Davey:** Vous travaillez maintenant au CN?

**M. Kelsall:** Oui.

**Le sénateur Davey:** Pas depuis longtemps, je crois.

**M. Kelsall:** C'est tout récent, effectivement.

**Le sénateur Davey:** Je ne veux pas vous mettre mal à l'aise.

**M. Kelsall:** C'est la réalité. Je suis très heureux d'être ici.

**Le sénateur Davey:** Je suis sûr que la compagnie est enchantée de vos services. Je ne veux pas anticiper sur la réponse de ses représentants, qui sont ici d'ailleurs, mais le CP est-il en gros d'accord avec cette position?

**M. Kelsall:** C'est un problème qui se pose à l'échelle industrielle. L'industrie, Transports Canada et les syndicats ferroviaires ont tous travaillé ensemble. Nous avons tous fait partie du groupe de travail. Les compagnies, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et les autres intervenants ont énormément travaillé ensemble au sein de ce groupe de travail.

**Le sénateur Davey:** J'espère que je vous ai pas mis mal à l'aise, ce n'était pas du tout mon intention.

**M. Kelsall:** Pas du tout.

**Le sénateur Davey:** Pour beaucoup de gens, le gros problème, c'est cette notion d'intrusion dans la vie privée. Vous y avez certainement réfléchi. Que pensez-vous de cette objection aux tests de dépistage de la drogue?

[Text]

**Mr. Kelsall:** Certainly there is the area of private concern of the individual. We believe that the rights of the Canadian public, the rights of fellow employees, as well as the rights of the railway industry itself collectively supersede or override the right of the individual. The stakes in a railway operation is too large to have an employee in the operation of the railway, under the influence of drugs. We believe that his rights are superseded by the collective rights of those parties to which I have just referred.

**Senator Davey:** Would you apply that principle generally to drug problems in our society?

**Mr. Kelsall:** Not in general. In terms of my own sphere of operation and responsibility, I am certainly applying it to the railway industry. Perhaps it should be extended also to other aspects of the transportation industry.

**Senator Davey:** But not to society at large? Should the Blue Jays all be drug tested?

**Mr. Kelsall:** Based on the way they play periodically, I would suggest that.

**Senator Davey:** That is a very good answer. Seriously, though, do you think baseball and hockey players should be drug tested?

**Mr. Kelsall:** In terms of the Canadian public, those people who are engaged in safety-sensitive positions should be tested. I was recently at a conference on drug and alcohol testing in Montebello, Quebec. There were people at that conference representing employees, for example, in the nuclear power plant industry. You could take bus drivers, truck drivers, airline pilots. People who are engaged in safety-sensitive positions which can affect the public could very well have—and should have—a requirement for drug testing, as has been proposed by the railway industry.

In terms of the railway industry, we think that the collective rights of the public, the employees and the railways supersede that of the individual.

**Senator Davey:** As I read your brief, a majority of your employees agree with you?

**Mr. Kelsall:** Certainly that is a fact. They are the people who are out there every day. I know for a fact that the Canadian Railway Labour Association supports the railway position on the four tests that are being proposed because there is a problem out there and we need help.

**Senator Davey:** Is the opposition related almost entirely to this privacy question? Is that the only argument brought forward by people who are opposed to drug testing?

**Mr. Kelsall:** There are a variety of arguments. Some people say that it is the private aspects of the individual; others say that it is the colour of the office; it is the condition of the carpet on the floor. There could be other factors which influence this person to take drugs; in other words, factors other than those engaged in the direct operation of their duties which would impact this. If these things were corrected, there would be no drug and alcohol problem in safety-related positions in

[Traduction]

**M. Kelsall:** Il y a certainement un souci légitime de préserver la vie privée de l'individu. Mais les droits du public canadien et des collègues de travail, ainsi que ceux de l'industrie ferroviaire collectivement l'emportent sur le droit de l'individu. On court un trop gros risque si on laisse un employé drogué conduire une locomotive. Ses droits individuels doivent s'effacer devant les droits collectifs des parties que je viens de mentionner.

**Le sénateur Davey:** A votre avis, ce principe s'applique d'une manière générale aux problèmes de drogue dans toute la société?

**M. Kelsall:** Pas d'une manière générale. Mais je considère qu'il s'applique dans mon domaine d'activité et de responsabilité au niveau des chemins de fer. Il faudrait peut-être l'étendre à d'autres aspects de l'industrie des transports.

**Le sénateur Davey:** Mais pas à l'ensemble de la société? Faudrait-il faire passer des tests aux Blue Jays?

**M. Kelsall:** Vu la façon dont ils jouent de temps en temps, ce ne serait pas un mal.

**Le sénateur Davey:** Excellente réponse. Mais sérieusement, pensez-vous qu'il faudrait faire passer des tests aux joueurs de baseball et de hockey?

**M. Kelsall:** Il faudrait faire passer des tests aux gens qui occupent des postes importants sur le plan de la sécurité. J'ai participé récemment à une conférence sur les tests de dépistage de la drogue et de l'alcool à Montebello, au Québec. Il y avait là des gens qui représentaient par exemple des employés de centrales nucléaires. On peut prendre le cas des conducteurs d'autobus ou de camion ou des pilotes d'avion. Les gens dont les fonctions mettent en cause la sécurité du public pourraient très bien devraient en fait—être obligés de se soumettre à des tests comme le propose l'industrie ferroviaire.

Pour ce qui concerne les chemins de fer, nous estimons que le droit de l'individu s'efface devant celui du public, des employés et de la société.

**Le sénateur Davey:** D'après votre mémoire, la majorité des employés ont l'air d'être d'accord?

**M. Kelsall:** Absolument. Il y a des gens qui parlent avec eux tous les jours. Je sais parfaitement que l'Association des syndicats de cheminots du Canada est d'accord avec la position des compagnies pour imposer les quatre tests proposés parce qu'il y a un problème et qu'il faut s'y attaquer.

**Le sénateur Davey:** Est-ce que les objections tiennent surtout à cette question de la vie privée? Est-ce le seul argument des opposants?

**M. Kelsall:** Ils ont toutes sortes d'arguments. Certains disent que c'est une question qui ne regarde que l'individu, d'autres disent que c'est à cause de la couleur de leur bureau ou de l'état du tapis. Toutes sortes de raisons peuvent amener une personne à prendre de la drogue, autrement dit il peut y avoir des facteurs qui n'ont rien à voir avec l'exécution même des fonctions de l'employé. Si l'on rectifiait cela, il n'y aurait plus de problèmes de drogue ou d'alcoolisme chez les gens qui occu-



[Text]

Canada, as well as in the railway industry. That is just not true.

**Senator MacDonald (Halifax):** Was it the Canadian Labour Congress who were exponents of this defence of the rights of the individual?

**Mr. Kelsall:** At the Montebello conference that I attended, which was run by the Niagara Institute on behalf of Health and Welfare Canada, certainly the CLC was a very strong proponent of that. It was a matter of basic position that the individual's rights supersede that of anybody else's rights, and it was a matter of principle that drug testing should not be introduced in Canada.

**Senator MacDonald (Halifax):** I did not hear the answer to Senator Davey's first question. Do any of your colleagues—anyone who is in a similar occupation—share the views of the CLC and not agree with you?

**Mr. Kelsall:** The railway industry—let us say the Railway Association of Canada, the Canadian Railway Labour Association, who represent the unions within the labour industry—support the position that has been proposed by CN and also the position of the task force, which was convened by Transport Canada.

**Senator MacDonald (Halifax):** Yet obviously it was the influence or the persuasiveness of the CLC that caused the Transport Committee in the other place to come up with the recommendation that there be provision only for post-accident testing and testing for reasonable cause?

**Mr. Kelsall:** From the railway point of view, the position is that that is after the fact.

**Senator MacDonald (Halifax):** I understand that.

**Mr. Kelsall:** We are trying to prevent the accident in the first place. We are trying to identify the employee so that we can help him through the EAP program before he gets on duty. It is too late once he is on duty.

**Senator MacDonald (Halifax):** We understand your arguments, and they are very good. I am now trying to find out why you did not convince the other people.

**Mr. Kelsall:** We tried very hard. If the transcript is read, you will see that the railway industry—the CRLA—put forward very eloquent arguments. Unfortunately they were not accepted in their entirety.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Among the various situations where you would like to have testing, there is the situation where there is reasonable cause for testing. Do you have in mind something similar to the use of the breathalyzer test on highway?

**Mr. Kelsall:** That is the identification process later, but the reasonable cause is if an employee, for instance, is staggering down the platform, if he falls off his engine and staggers to the yard office, if we detect an impairment in his speech or his vision, or if there is something about his manner which would indicate that he is under the influence. Those are the types of

[Traduction]

pent des postes importants sur le plan de la sécurité au Canada ni dans l'industrie ferroviaire. C'est parfaitement faux.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Est-ce le Congrès du travail du Canada qui a pris la défense des droits de l'individu?

**M. Kelsall:** Effectivement, à la conférence à laquelle j'ai assisté à Montebello, qui était organisée par le Niagara Institute pour Santé et Bien-être Canada, le CTC s'est fait l'avocat de cette thèse. Il soutenait fondamentalement que les droits de l'individu l'emportaient ceux de tous les autres, et que par principe on ne devait pas introduire les tests de dépistage de la drogue au Canada.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je n'ai pas entendu la réponse à la première question du sénateur Davey. Y a-t-il parmi vos collègues, parmi les gens qui ont des fonctions semblables, des personnes qui sont d'accord avec le CTC et pas d'accord avec vous?

**M. Kelsall:** Les chemins de fer, disons l'Association des chemins de fer du Canada, l'Association des syndicats de chemins de fer du Canada, qui représentent les syndicats, sont d'accord avec la position du CN et du groupe de travail organisé par Transports Canada.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Pourtant, c'est manifestement sous l'influence ou sous la pression du CTC que le Comité des transports de l'autre endroit a recommandé qu'on effectue des tests uniquement à la suite d'un accident ou pour une cause raisonnable?

**M. Kelsall:** Nous estimons que c'est une intervention après coup.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je comprends.

**M. Kelsall:** Ce que nous voulons, c'est éviter les accidents. Nous voulons dépister les employés qui ont un problème et les faire bénéficier du programme d'aide avant qu'ils ne commencent à faire leur travail. Une fois qu'ils ont commencé, c'est trop tard.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous avez d'excellents arguments, et nous les comprenons parfaitement. J'essaie simplement de voir pourquoi vous n'avez pas réussi à convaincre les autres.

**M. Kelsall:** Nous avons pourtant essayé. Si vous lisez le compte rendu, vous verrez que l'industrie, l'ASCC, a développé son argumentation avec beaucoup d'éloquence, mais qu'elle n'a pas été entièrement acceptée.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous envisagez entre autres de faire passer des tests lorsqu'il y a un motif raisonnable. Pensez-vous à quelque chose comme l'alcootest pour les automobilistes?

**M. Kelsall:** Peu importe le moyen utilisé, mais il y a un motif raisonnable si par exemple on voit un employé tituber sur le quai ou tomber de sa machine et sortir du bureau en zigzaguant, ou si l'on se rend compte qu'il a des difficultés de vision ou d'élocution, ou s'il y a quelque chose dans son comportement qui permet de penser qu'il n'est pas dans son état



[Text]

things we are describing as being the basis of reasonable cause. In other words, by his walking and his actions he does not seem to be clearly in control of himself and should, therefore, not be in control of a locomotive, train, switch engine or dispatching or handing out train orders to train crews. He could be unreliable.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What you describe is something like a test which a highway officer performs before deciding that a person is eligible for a breathalyzer. That is why I say that a reasonable cause situation seems to be similar to the breathalyzer situation on the highways.

**Mr. Kelsall:** Yes. It is an identification process. Once he is identified, he would then be subjected to appropriate medical testing to determine whether the condition in which he was found was due to drugs or alcohol.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Is it your impression that the people who oppose the kind of testing that you are advocating also oppose the use of the breathalyzer test on the highways?

**Mr. Kelsall:** I could not say.

**Senator MacDonald (Halifax):** He would not know that.

**Mr. Kelsall:** I have not read their positions on highway operations, but, as a man who does a lot of highway driving, I want to know that people opposing me on the highway are in proper condition to drive.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I was just wondering how far the privacy argument was carried.

You say that you made a submission to the House of Commons standing committee, but evidently you failed to convince them. Is any argument available to you as to why you failed to convince them? Clearly there were advocates on the other side. Was the decision simply a political one? Perhaps there were too many votes involved here—or were there good, substantive arguments made against your views?

**Mr. Kelsall:** Frankly, what we are facing in the transportation industry, and the Canadian situation as a whole, is that although this problem of drugs has been with us for some time, the extent and magnitude of the problem is just coming to the forefront.

The railway industry, together with the CRLA and Transports Canada, carried out, through the use of Price-Waterhouse as consultants, a detailed study of over 3,000 railway employees selected at random and asked questions in private. There is probably far more information available in detail about the railway industry than there is about the Canadian public in general, or people engaged in safety-sensitive positions within the Canadian public itself.

There is a growing awareness about the problem. You start here and work to there. Where are we on that learning curve in relation to the knowledge of how big the problem is? I think

[Traduction]

normal. Nous estimons qu'il y a dans ce cas-là une cause raisonnable. Autrement dit, si sa façon de marcher, son comportement montre qu'il n'est pas dans son état normal, il ne faut pas le laisser prendre les commandes d'une locomotive, d'un train, d'un ensemble d'aiguillages ni diriger le mouvement des trains ou donner des ordres aux équipes d'un train. Il risque de commettre des erreurs.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est un peu la même procédure que quand un policier doit prendre la décision de soumettre un automobiliste à un alcootest. C'est pour cela que je dis que c'est un peu la même chose que le cas de l'alcootest sur la route.

**M. Kelsall:** Oui. C'est une question de dépistage. Une fois qu'on a dépisté quelque chose d'anormal dans le comportement, on soumet l'individu aux tests médicaux appropriés pour savoir si cet état est dû à la drogue ou à l'influence de l'alcool.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** A votre avis, les gens qui s'opposent aux tests que vous recommandez sont aussi contre l'alcootest sur la route?

**M. Kelsall:** Je ne sais pas.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Ce n'est pas à lui de le savoir.

**M. Kelsall:** Je ne sais pas ce qu'ils pensent de la circulation routière, mais personnellement je circule beaucoup sur la route, et je tiens à être sûr que les gens que je croise sont en état de conduire.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je voulais simplement savoir jusqu'où on avait poussé l'argument de la défense de la vie privée.

Vous dites que vous avez soumis un mémoire au Comité permanent de la Chambre des communes mais vous n'avez manifestement pas réussi à convaincre les députés. Avez-vous une idée des raisons pour lesquelles vous n'avez pas réussi? Il y avait manifestement des tenants de l'autre thèse. La décision est-elle uniquement politique? Elle risquait peut-être de mettre en cause trop de voix d'électeurs—ou vous a-t-on opposé des arguments de fond vraiment solides?

**M. Kelsall:** Dans le domaine des transports, et d'une manière générale au Canada, bien que le problème de la drogue se pose depuis un certain temps déjà, on commence seulement à prendre conscience de l'étendue et de la portée du problème.

L'industrie ferroviaire, l'ASCC et Transports Canada ont fait effectuer par les experts-conseils de Price-Waterhouse une étude détaillée portant sur plus de 3 000 employés des chemins de fer choisis au hasard et interrogés en privé. On dispose probablement de beaucoup plus d'informations de détail sur les chemins de fer que sur l'ensemble de la société canadienne ou sur les gens qui occupent des postes importants sur le plan de la sécurité dans cette société.

On commence à se rendre compte du problème, mais les choses se font progressivement. Dans quelle mesure sommes-nous vraiment conscients de l'ampleur du problème? Je crois

[Text]

that Canadian society is not aware of the magnitude of the problem. Certainly, within the railway industry—and I do not believe that the railway industry is any different from the Canadian public at large—there is a problem. People are saying, “Wow, we are now being made aware of the problem, but where do we go from here?” There is, however, some education and a growing awareness throughout the political and technical circles of just how big the problem is. In terms of the railway industry there is a problem there, and we all recognize it within the industry. Whether you are management or labour it is there, and we need help.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I wanted to ask you about clause 35.

**Senator MacDonald (Halifax):** Before you do that, will you truly answer Senator Stewart's question? He asked you if the committee in the other place gave any supporting arguments for rejecting your arguments. Your answer, obviously, is “No, they did not.”

**Mr. Kelsall:** No, not that I am aware of.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I interpreted the answer as a subtle way of saying that the committee in the other place has not yet made itself fully aware of the problem. I think what was being implied is that there is a kind of thought inertia which tends to operate—and it is not exclusive to the other place. I think that was the burden of the answer.

**Senator MacDonald (Halifax):** You think it is a sort of limited ability on their part because they are elected?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, I do not want to carry it that far, because I think the witness was saying that this was not a peculiarity of the House of Commons. He may even say the same thing about us if we fail to propose amendments along the lines he would like.

I wanted to ask about clause 35. This is the one on which we heard evidence earlier today from the Canadian Medical Association.

As you may be aware, the Canadian Medical Association feels that the provisions of clause 35 are not good and that, first, the clause in principle violates the doctrine of confidentiality and secondly, it relies on a kind of hope, which is not well founded, that the system will work. The burden of their contention was that it would be much better for the employing railway companies to be authorized to acquire this kind of information about their employees rather than have Parliament rely upon physicians or optometrists who might happen to have seen an employee's report concerning what they believe was a dangerous condition.

Do you think that clause 35 will help the railway companies very much in providing greater safety in their operations?

**Mr. Kelsall:** Within the CN's medical testing program employees are given medicals every two years—and certainly we want to continue to have that. It is undertaken on a regular basis for all safety-sensitive things such as running trade employees. However, we are saying that within that interval, just as in the airline industry, if a person is engaged in a safety-sensitive position and goes to his medical doctor for treatment, and the doctor has determined from the employee

[Traduction]

que les Canadiens ne s'en rendent pas compte. Il est certain que dans l'industrie ferroviaire, et je crois que la situation doit être la même partout ailleurs, il y a un problème. Les gens sont conscients du problème, mais ne savent pas quoi faire. On commence cependant à être plus sensibilisé à la gravité du problème dans les milieux politiques et techniques. Il y a en tout cas un problème dans l'industrie ferroviaire, qui est reconnu par tous. La direction et les syndicats le reconnaissent, et nous avons besoin d'aide.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je voulais vous poser une question sur l'article 35.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Avant cela, pourriez-vous répondre vraiment à la question du sénateur Stewart? Il vous a demandé si le Comité de l'autre endroit avait fondé son rejet de votre thèse sur des arguments concrets. De toute évidence, vous pensez que non.

**M. Kelsall:** Non, pas à ma connaissance.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'ai interprété cette réponse comme une façon subtile de dire que le Comité de l'autre endroit ne s'était pas encore vraiment informé du problème. Vous sous-entendez qu'il y a une sorte d'inertie, qui n'est d'ailleurs pas unique à l'autre endroit. Je crois que c'est ce que sous-entendait cette réponse.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous pensez que le fait d'être élu limite leur marge de manœuvre?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je n'irais pas aussi loin, car je crois que le témoin a dit que ce n'était pas particulier à la Chambre des communes; il dira d'ailleurs peut-être la même chose de nous si nous ne proposons pas les amendements qu'il souhaite.

J'en viens à l'article 35. C'est celui sur lequel sont intervenus tout à l'heure les représentants de l'Association médicale canadienne.

Comme vous le savez peut-être, l'Association médicale canadienne estime que cet article 35 est mauvais, premièrement parce qu'il viole le principe du secret professionnel et deuxièmement parce qu'il se fonde sur une espèce d'espoir, qui n'est pas vraiment fondé, que le système va marcher. Les représentants de l'Association estiment qu'il vaudrait beaucoup mieux permettre aux compagnies ferroviaires d'obtenir elles-mêmes ces informations sur leurs employés plutôt que de compter sur des médecins ou des optométristes qui pourront avoir éventuellement vu un employé pour signaler un problème qui à leur avis risquerait de menacer ses aptitudes.

Pensez-vous que l'article 35 va aider les compagnies ferroviaires à renforcer sérieusement la sécurité?

**M. Kelsall:** Dans le cadre du programme médical du CN, les employés subissent des examens médicaux tous les deux ans—et c'est une pratique que nous entendons maintenir; ces visites sont régulières pour tous ceux qui travaillent dans des domaines touchant la sécurité, comme par exemple le roulement. Cependant, au cours de cet intervalle, comme c'est le cas dans les compagnies aériennes, si une personne occupant un poste important pour la sécurité va se faire soigner chez son médecin



[Text]

that he is engaged in a safety-sensitive position and has a condition which would cause him to carry out his duties in an unsafe manner, then that information should be passed on to the railway medical authority. We now have a medical interval of two years, but within that two years we believe that it would be incumbent and proper that the railway industry be notified by the employee's medical doctor that he cannot operate his locomotive or dispatch in a safe manner due to whatever medical condition that has been determined.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I followed the line of your argument, but it does not seem to be a sound one. You are saying that you would be helped by what we could call fortuitous information. In other words, the employee happens to go to his doctor, and the doctor happens to believe that the person is employed in a railway company position and that he should make the report. Are you not really arguing that your two-year testing bracket is too broad? Is not the correct answer to the problem to shorten that two-year term?

**Mr. Kelsall:** No, that is not the answer. What we are saying is that when you are engaged in railway operations, such as we are, day in and day out, 24 hours a day, seven days per week, the intensity of an accident is so violent and the forces are so great that we need every type of assistance, whether it be pre-employment, reasonable cause or information from medical authority that this man is not in a proper condition to operate his train. We are simply saying that this information must be given to the railways because the results of not giving it are just too important and the risks too great. We are simply trying to obtain information in a proper, professional way that will enable us to identify that employee.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I would find the argument much more convincing if you were to reduce the period between your required examinations. You say the risk is great and yet you seem to be resisting a proposal that you examine your employees more frequently. I think that your argument is not convincing.

**Mr. Kelsall:** Senator, in terms of the railway industry in total, there are some 40,000 employees that would have to be examined. CN does test. However, I might say that at the two-year interval when the medical tests are done, there is no testing for drugs carried out.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The drug question is another matter. However, I do not think you can have it both ways. You are saying that it is desperately important because of the risks involved, and then you plead that there are a large number of people involved. I do not think you can have it both ways.

**Mr. Kelsall:** What we are saying is that there is a practical method of application. On the one hand, we could do as they do in Russia where, as I understand from my discussions with Russian railroaders, an employee is checked by the authorities before every trip. You could go to that extreme or you could go

[Traduction]

et que celui-ci sait que l'employé occupe un poste déterminant pour la sécurité et estime que son état l'empêche d'assurer ses fonctions sans compromettre la sécurité, nous trouvons qu'il doit en informer les autorités médicales de la compagnie ferroviaire. Nous avons actuellement un intervalle de deux ans entre les visites médicales mais au cours de ces deux ans, il nous semblerait normal que le médecin traitant de l'employé informe la compagnie ferroviaire de l'existence d'un problème médical empêchant l'employé de conduire sa locomotive ou d'effectuer la régulation sans compromettre la sécurité.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'ai suivi votre argumentation, mais elle ne me satisfait point. Vous dites qu'il vous serait utile d'avoir des renseignements que je qualifierais de fortuits. En d'autres termes, il se trouve que l'employé va voir son médecin; celui-ci pense que la personne travaille dans une compagnie ferroviaire et croit qu'il devrait soumettre un rapport. Ne voulez-vous pas dire en fait que l'intervalle de deux ans entre les visites médicales est trop long? La meilleure solution au problème ne serait-elle pas de raccourcir cette période de deux ans?

**M. Kelsall:** Non, la solution n'est pas là. Nos opérations ferroviaires sont particulièrement intensives puisque les trains roulent tous les jours, 24 heures par jour et sept jours par semaine, et les risques d'accidents sont si graves et les forces en jeu si importantes que nous avons besoin de toute l'aide possible et que ce soit avant l'embauche, pour une cause raisonnable ou parce qu'un médecin nous avertit, nous voulons être informés si quelqu'un n'est pas en état de conduire son train. Nous disons simplement que ces renseignements doivent être transmis aux compagnies ferroviaires parce que les conséquences pourraient être trop graves et les risques trop importants dans le cas contraire. Nous essayons simplement d'obtenir d'une façon appropriée et professionnelle des renseignements qui nous permettent de connaître la situation de l'employé en question.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je trouverais votre argument plus convaincant si vous étiez prêts à diminuer l'intervalle entre vos visites médicales. Vous dites que le risque est grand et pourtant vous semblez réticents à accepter une proposition vous amenant à examiner vos employés plus souvent. Je ne suis pas convaincu par votre argument.

**M. Kelsall:** Sénateur, pour l'ensemble de l'industrie ferroviaire, environ 40 000 employés devraient être examinés. Le CN a des examens. Cependant, lors de ces visites médicales tous les deux ans, on ne fait pas d'examens pour détecter l'usage de drogues.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le problème des drogues, c'est autre chose. Cependant, on ne peut pas tout avoir. Vous dites que c'est extrêmement important en raison des risques et vous invoquez ensuite le grand nombre de personnes concernées. Il faut choisir.

**M. Kelsall:** Il y a d'après nous une méthode pratique d'application. D'une part, on pourrait faire comme en Russie ou, si j'ai bien compris ce que m'ont dit les cheminots soviétiques, les employés sont examinés par les autorités avant chaque voyage. On peut aller jusqu'à cet extrême ou opter pour



[Text]

the reasonable way of the two-year examination, which is the way in which we believe that CN has and is managing it.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** This is part of the inertia that we were talking about earlier, I fear.

**Mr. Kelsall:** No, there is not too much inertia, senator.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Kelsall, you are arguing that a two-year testing interval is adequate, and yet you insist that great risks are involved to other employees and to the public. I suspect most of us go to see our physicians for a routine examination once a year. You are arguing that there are these great risks to the public and you are palpitating with zeal for public safety; yet you say that two years is quite enough because there is a large number of people involved and that it would cost a good deal to test all of them. That is just not an argument that is impressive.

**Mr. Kelsall:** Senator, there is a medical basis. There is also the basis of on-the-job performance, which is why we want to have the right to examine for reasonable cause. We have supervisors out there in the yards, in the dispatching offices, and that is at another level. How often do you want people to take medical tests?

What we are saying is that we believe that, on a medical basis, every two years is fine. Certainly, if the employee goes in to be examined because of medical reasons within that two-year period, then that is also fine. However, certainly from a company point of view, we have our offices out on the ground; we see the employees walking and talking, and that goes on 24 hours a day, seven days a week. It is just another source of very real information that we need to have in order to identify the unsafe employee.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I am afraid that I cannot overcome this inertia.

**Mr. Kelsall:** I wanted to ask about quite a different matter. On page 3 of your presentation, you say something that I do not understand, because I do not know, as you do Mr. Chairman, the railway industry. You say, in the last sentence on that page:

It will also permit the railway's professional engineers to sign affidavits of worthiness for certain works, instead of following the present lengthy approval processes.

"Affidavits of worthiness for certain works" that are to be signed by the railway's own engineers. To what does that refer?

**Mr. Kelsall:** This is a comparison of the proposed scheme under the new Railway Act as compared to the present procedure. The present procedure is that we must apply for construction orders. We must then apply for operating orders based on certain speeds and it is then gradually brought back to track speed. The regulatory process can take anywhere from several weeks to several months—even up to two years. There is great delay in this regulatory process when all that we are saying is that we believe our engineers are designing and con-

[Traduction]

une formule raisonnable, c'est-à-dire l'examen tous les deux ans, comme le fait le CN.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ceci fait partie de l'inertie dont nous parlions tout à l'heure, je le crains.

**M. Kelsall:** Non, il n'y a pas beaucoup d'inertie, sénateur.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur Kelsall, vous dites que l'intervalle de deux ans entre les visites est adéquat et pourtant vous insistez sur l'importance des risques pour les employés pour le public. Pour la plupart, nous allons voir notre médecin pour une visite de routine une fois par an. Vous dites que les risques sont très élevés pour le public et vous êtes vibrant de zèle pour défendre la sécurité publique; pourtant, vous prétendez que deux ans suffisent parce qu'il y a un très grand nombre d'employés et qu'ils seraient extrêmement coûteux de tous les examiner. Ce n'est pas un argument très convaincant.

**M. Kelsall:** Sénateur, il y a une base médicale. Il y a également la question du rendement au travail et c'est pourquoi nous voulons avoir le droit de demander un examen médical pour une cause raisonnable. Nous avons des cadres dans les gares de triage, dans les bureaux de régulation et ceci se passe à un autre niveau. Tous les combien voulez-vous que les employés subissent des examens médicaux?

Nous trouvons que sur le plan médical, cet intervalle de deux ans est approprié. Si l'employé doit être examiné pour des raisons médicales au cours de cette période de deux ans, très bien. Toutefois, du point de vue de la compagnie, nous avons nos bureaux sur place, nous voyons les employés aller et venir et ce, 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Nous avons besoin d'une autre source de renseignements pour savoir quels sont les employés qui compromettent la sécurité.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, je crains de ne rien pouvoir contre cette inertie.

Monsieur Kelsall, je voudrais aborder une question différente. A la page 3 de votre mémoire, vous dites quelque chose que je ne comprends car je ne connais pas aussi bien que vous, monsieur le président, l'industrie ferroviaire. A la dernière phrase de cette page, je lis ceci:

Ceci permettra également aux ingénieurs professionnels des chemins de fer de signer des certificats de conformité pour certains ouvrages, au lieu de suivre le long processus actuel d'approbation.

«Des certificats de conformité pour certains ouvrages» qui doivent être signés par les ingénieurs de la compagnie? A quoi faites-vous allusion?

**M. Kelsall:** Nous comparons le système proposé dans la nouvelle Loi sur les chemins de fer à la procédure actuelle. Selon la procédure actuelle, nous devons présenter une demande pour obtenir des ordres de construction. Ensuite, nous devons faire une demande pour avoir des ordres d'opération basés sur certaines vitesses et l'on revient alors graduellement à la vitesse normale. Le processus réglementaire peut prendre de plusieurs semaines à plusieurs mois — et même jusqu'à deux ans. Ce processus de réglementation entraîne des retards considérables et nous disons simplement que nos ingénieurs sont capables de

[Text]

structuring safe bridges. We have never had a railway bridge fall down.

Under the Railway Act, which I suppose envisaged this in the first place, we were building railways across Canada and therefore the intent was to have every railway bridge checked by the regulatory authorities. We know how to build bridges, and what we are saying is that we would file with the regulatory body our engineering standards and we would then simply change the bridge out and our engineer would file an affidavit saying: "We installed bridge at mile 52.5 on such and such a subdivision and it has been constructed according to the engineering standards and is safe."

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So, right now, your professional engineers design works and then the design has to be approved by the regulatory authority?

**Mr. Kelsall:** That is right.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** How many times in your experience have the plans been altered as a result of an observation or other reactions of the regulatory authorities?

**Mr. Kelsall:** In fact, in my experience, I cannot think of one practical change that has been made on a bridge design—

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Why do you say "practical"?

**Mr. Kelsall:** I am sorry, senator, I was simply using that word. I cannot think of an engineering change made to a bridge structure because of regulatory advice. I think each railway company probably installs 50 to 60 bridges per year and each time we go through this long, regulatory process in order to have them installed. Yet I cannot think of one bridge where the regulatory authorities have come back and said: "Your design is wrong; change it."

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So you are arguing that your professional engineers are somehow exempt from the drug and alcohol-related inefficiencies which seems to affect some of your other employees?

**Mr. Kelsall:** You are referring to the regulatory people?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, your professional engineers. You are arguing that some of your employees have drug and alcohol-related problems, but professional engineers seem to be a sainted lot.

**Mr. Kelsall:** They are sainted.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, we know now who the good people are.

**The Acting Chairman:** I realize that, senator. Honourable senators, I would remind you that we must leave this room at 4 o'clock since the Standing Senate Committee on Social Affairs will be sitting here at that time. We also must first hear from the Canadian Pacific Railway.

[Traduction]

concevoir et de construire des ponts sûrs. Aucun de nos ponts n'est jamais tombé.

En vertu de la Loi sur les chemins de fer, qui a été, je suppose, le point de départ, nous construisions des voies ferrées à travers le Canada et il fallait par conséquent que tous les ponts soient vérifiés par les autorités réglementaires. Nous savons construire des ponts et nous proposons de remettre à l'organisme réglementaire nos normes de génie, après quoi nous procéderions aux travaux sur le pont et notre ingénieur déposerait un certificat disant: «Nous avons installé un pont au mille 52.5 dans telle et telle subdivision et il a été construit conformément aux normes de génie et ne présente aucun danger.»

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Donc actuellement, vos ingénieurs professionnels conçoivent des ouvrages et doivent ensuite faire approuver leurs plans par l'organisme réglementaire?

**M. Kelsall:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Combien de fois à votre connaissance les plans ont-ils été modifiés à la suite des observations ou des réactions des autorités réglementaires?

**M. Kelsall:** En fait, je ne me souviens d'aucun cas où un changement pratique ait été apporté aux plans d'un pont . . .

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pourquoi dites-vous «pratique»?

**M. Kelsall:** Excusez-moi sénateur, j'ai utilisé ce mot sans intention. Je ne me souviens d'aucun cas où un changement ait été apporté à la structure du pont à la suite d'un avis réglementaire. Les compagnies ferroviaires installent environ de 50 à 60 ponts par an et chaque fois, il nous faut nous conformer à ce long processus réglementaire pour pouvoir les installer. Pourtant, je ne crois pas que les autorités réglementaires aient jamais dit à propos d'un pont: «Vos plans sont mauvais; changez-les.»

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous dites donc que vos ingénieurs professionnels sont en quelque sorte à l'abri des problèmes de drogues et d'alcool qui semblent affecter certains de vos autres employés?

**M. Kelsall:** Vous parlez des responsables de la réglementation?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non, de vos ingénieurs professionnels. Vous dites que certains de vos employés ont des problèmes relatifs aux drogues et à l'alcool mais vos ingénieurs professionnels semblent être des saints.

**M. Kelsall:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, nous savons maintenant où ils se trouvent.

**Le président suppléant:** Je sais cela, sénateur. Honorables sénateurs, je voudrais vous rappeler que nous devons libérer cette salle à 16 heures puisque le Comité sénatorial permanent des affaires sociales doit s'y réunir. Auparavant, nous devons également entendre les représentants des Chemins de fer du Canadien Pacifique.



[Text]

Under Bill C-105 is it possible for the railway companies to make their own regulations for drug and alcohol testing applicable to their employees provided they obtain the approval of the Minister of Transport?

**Mr. Kelsall:** No. I believe the bill calls for a consultative process, and certainly the government would be issuing the regulations under which tests would be carried out. There would be consultation with all parties.

**The Acting Chairman:** Employees have medicals every two years. Does the medical car go around to every terminal, or do some employees have to go to the clinics in Toronto and Montreal?

**Mr. Kelsall:** It varies depending on whether, for example, you are in Hornepayne or Toronto. There are some remote areas where employees may go to a medical car or to a vision car, but mostly they go to the medical clinics.

**The Acting Chairman:** Is it not correct that if an employee books off sick, the locomotive foreman and trainmasters can ask the employee to go to the CNR doctor in the terminal where he is working for a medical before he returns to duty? The company used to have that right 20 years ago. Does it still have that right?

**Mr. Kelsall:** I believe that they do. In terms of practical, day-to-day operations where an employee is booking off sick, depending on the situation, we may request that he bring a medical certificate back with him.

**The Acting Chairman:** Is it right that the CN doctor, before whom the employee appears, has the right to order the employee to go, for example, to Toronto to the CN medical clinic for examination?

**Mr. Kelsall:** That is correct.

**Senator Davey:** Is there any distinction between alcohol and drugs in terms of testing? Might you consider testing for drugs but not alcohol, or for alcohol but not drugs? According to your figures, alcohol is a greater menace than drugs.

**Mr. Kelsall:** The basis for medical tests is different. In fact, the Addiction Research Foundation has just issued a paper on the two-level method of testing for drugs. I must say that it is very professional. Just on that point, there has been a lot of confusion, and you often read about it in the press, where some people say that reliable drug tests are not available today. In fact, the testing for drugs, particularly the two-level stage of testing, is 100 per cent accurate.

**Senator Davey:** I have a question with regard to Ricky Gates. Sixteen people were killed in a head-on collision. The guy was an alcoholic and drug user and was under the influence of marijuana at the time. He got five years for manslaughter. Does that strike you as a reasonable sentence in that situation?

**Mr. Kelsall:** From my experience as it applies to railway employees in such situations, I believe they should be dismissed. Certainly they can be subject to criminal proceedings.

[Traduction]

Le projet de loi C-105 permet-il aux compagnies ferroviaires de formuler leurs propres règlements au sujet des examens de dépistage de drogues et d'alcool pour les employés, à condition d'obtenir l'approbation du ministre des Transports?

**M. Kelsall:** Non. Je crois que le projet de loi prévoit un processus consultatif et c'est certainement le gouvernement qui établira le règlement en vertu duquel les examens seront effectués. Il y aurait consultation avec toutes les parties.

**Le président suppléant:** Les employés ont des visites médicales tous les deux ans. Y a-t-il une voiture médicale à chaque tête de ligne ou les employés doivent-ils aller dans les cliniques de Toronto et Montréal?

**M. Kelsall:** Tout dépend où ils se trouvent, si c'est par exemple à Hornepayne ou à Toronto. Il y a certaines régions éloignées où les employés doivent se rendre dans une voiture médicale ou une voiture équipée pour les examens de la vue, mais ils vont généralement dans des cliniques.

**Le président suppléant:** N'est-il pas exact que si un employé se fait porter malade, le contremaître de la locomotive et les chefs de train peuvent lui demander d'aller voir le médecin du CN à la tête de ligne où il travaille pour une visite médicale avant qu'il reprenne son travail? C'est le système qui était en vigueur il y a 20 ans à la compagnie. Ont-ils toujours ce droit?

**M. Kelsall:** Je crois que oui. Dans la pratique, dans les opérations quotidiennes, si un employé demande un congé de maladie, nous pouvons lui demander, selon le cas, d'apporter un certificat médical à son retour.

**Le président suppléant:** Est-il vrai que le médecin du CN qui voit l'employé a le droit de lui ordonner d'aller par exemple à Toronto pour se faire examiner à la clinique du CN?

**M. Kelsall:** C'est vrai.

**Le sénateur Davey:** Y a-t-il une distinction entre l'alcool et les drogues sur le plan des tests? Pourriez-vous envisager de faire des tests pour détecter l'usage de drogues mais non d'alcool ou vice versa? Selon vos chiffres, l'alcool est une menace plus grande que la drogue.

**M. Kelsall:** Les tests médicaux ne sont pas les mêmes. En fait, la Fondation de la recherche sur la toxicomanie a publié un document sur la méthode à deux niveaux utilisée pour les drogues. Je dirais que c'est très professionnel. Il y a eu beaucoup de confusion sur ce point et on en parle souvent dans les journaux, où certains prétendent qu'il n'existe pas actuellement de tests fiables pour détecter la drogue. En fait, les examens existants, particulièrement ces examens à deux niveaux, ont une efficacité de 100 p. 100.

**Le sénateur Davey:** J'ai une question au sujet de Ricky Gates. Seize personnes ont été tuées dans une collision frontale. L'homme était un alcoolique et un toxicomane et il était sous l'influence de la marijuana à ce moment-là. Il a été condamné à cinq ans pour homicide involontaire. Trouvez-vous cette sentence raisonnable dans les circonstances?

**M. Kelsall:** J'estime personnellement que les employés des chemins de fer devraient dans ces circonstances être renvoyés. Ils peuvent naturellement être passibles de poursuites pénales.



[Text]

As I have said, the causes and results of the accidents are just horrendous.

**Senator Davey:** Here is a guy who has killed 16 people and receives only a five-year penalty.

**Mr. Kelsall:** I do not know what the American jurisprudence is, but I would have been far tougher.

**The Acting Chairman:** Mr. Kelsall, I have a 66-page document here that says your drug testing is not 100 per cent fool-proof and that it is contrary to section 8 of the Charter of Rights. I will send you a copy.

**Mr. Kelsall:** And I will send you a copy of the findings of the Addiction Research Foundation that says testing is 100 per cent.

**The Acting Chairman:** I have that document.

**Mr. Kelsall:** Then, if you have that document, why didn't you offer to send it?

**The Acting Chairman:** I will.

I now call on officials of the Canadian Pacific Railway. Mr. Leslie, I must inform you that we have only 13 minutes before we must vacate the room.

**Mr. J.K. Leslie, Chief of Transport, CP Rail:** Mr. Chairman, I think we will be okay. My prepared statement runs about 11 minutes. First, let me introduce my colleagues. On my right is Ray O'Meara, Director of Regulatory Affairs. He has 17 years experience with CP Rail, including 11 years as an operating officer. On my left is Mike Yorston, Assistant to the Vice-President, Operations and Maintenance. He has 28 years of experience with CP Rail. I have about 41 years experience with CP Rail, including ten years as a division operating officer.

Mr. Chairman, CP Rail welcomes the opportunity to appear before this committee to review aspects of Bill C-105. Bill C-105 can help modernize the regulatory environment of Canadian railway transportation. More important, it can help ensure that Canadian industry is provided with safe, efficient and cost-effective transportation.

The overall thrust of Bill C-105 is significant. The government intends to redirect its regulatory resources, with reduced emphasis on construction aspects of the railway system. Regulatory measures are to focus instead on the safety of railway operations and maintenance. CP Rail welcomes this approach which places greater responsibility and accountability on the railways themselves for ensuring a safe system. This has the promise of making a clearer distinction between managing and regulating, an approach that CP Rail supports.

Clearly, safety regulations anchored in the railway pioneering era are inappropriate to the realities of the 1980s. CP Rail supports the reduced emphasis on regulating the construction of railway structures. If millions of dollars are being invested in a new bridge, it is hardly in the railway's interest to erect a

[Traduction]

Comme je l'ai dit, les causes et les résultats des accidents sont épouvantables.

**Le sénateur Davey:** Voilà quelqu'un qui a tué 16 personnes et qui n'est condamné qu'à cinq ans.

**M. Kelsall:** Je ne sais pas quelle est la jurisprudence américaine mais j'aurais été beaucoup plus sévère.

**Le président suppléant:** Monsieur Kelsall, j'ai ici un document de 66 pages disant que vos tests de dépistage des drogues ne sont pas efficaces à 100 p. 100 et qu'ils sont contraires à l'article 8 de la Charte des droits. Je vais vous en envoyer un exemplaire.

**M. Kelsall:** Et je vous enverrai un exemplaire des conclusions de la Fondation de la recherche sur la toxicomanie selon laquelle les examens sont efficaces à 100 p. 100.

**Le président suppléant:** J'ai ce document.

**M. Kelsall:** Alors, si vous avez ce document, pourquoi n'avez-vous pas proposé de l'envoyer?

**Le président suppléant:** Je le ferai.

Je vais maintenant demander aux représentants du Canadien Pacifique de se présenter. Monsieur Leslie, je dois vous dire que nous n'avons que 13 minutes avant de devoir quitter la salle.

**M. J. K. Leslie, chef des Transports, CP Rail:** Monsieur le président, je crois que ça ira. La déclaration que j'ai préparée prend environ 11 minutes. Permettez-moi tout d'abord de présenter mes collègues. À ma droite se trouve Ray O'Meara, directeur de la Réglementation. Il est depuis 17 ans au CP, et il a été 11 ans agent itinérant. À ma gauche se trouve Mike Yorston, adjoint au vice-président, Exploitation et entretien. Il est depuis 28 ans au CP. J'ai quant à moi environ 41 ans d'expérience au CP, dont 10 ans en tant qu'agent de division itinérant.

Monsieur le président, la compagnie CP Rail est heureuse d'avoir l'occasion de comparaître devant ce comité pour examiner le projet de loi C-105. Le projet de loi C-105 peut contribuer à moderniser l'environnement réglementaire du transport ferroviaire canadien. Ce qui est plus important, il peut contribuer à garantir à l'industrie canadienne un mode de transport sûr, efficace et rentable.

Le projet de loi C-105 a une portée considérable. Le gouvernement a l'intention de réorienter ses ressources réglementaires en diminuant l'importance accordée à la construction dans le système ferroviaire pour se concentrer davantage sur la sécurité des opérations ferroviaires et de l'entretien. La compagnie CP Rail est satisfaite de cette attitude qui donne une plus grande part de responsabilités aux compagnies ferroviaires elles-mêmes dans la mise en place d'un système sûr. Ceci devrait permettre de faire une distinction plus claire entre la gestion et la réglementation, ce que CP Rail accueille avec satisfaction.

Manifestement, la réglementation en matière de sécurité qui remonte à l'époque des pionniers du chemin de fer n'est plus adaptée aux réalités des années 80. La compagnie CP Rail estime qu'il est bon d'accorder moins d'importance à la réglementation de la construction des structures ferroviaires. Si l'on

*[Text]*

structure that is not going to do the job. This approach is a welcome one and has the potential to provide a more flexible and effective regime. However, the manner in which it is applied will be the real test of the underlying principles.

In CP Rail we recognize that the day-to-day application of the legislation's provisions will ultimately depend very much on us and our continued ability to perform safely. We hope legislators considering the bill and those drafting regulations will give adequate recognition to the railways' stringent safety efforts. Our own safety-of-operations and that of other Canadian railways is a good one, and it has been steadily improving in absolute terms in proportion to workload and compared with other railways in North America. Emphasizing safety first is the only sound policy CP Rail can follow. Quite apart from our fundamental responsibility to our dedicated and experienced workforce, derailments and accidents have an enormous human and financial cost, and the motivation to minimize accidents is considerable. This motivation is accentuated by the pressure on railway revenues anticipated under the new National Transportation Act brought in under Bill C-18.

Avoidance of such losses is a far more powerful incentive to operate safely than fines or penalties. A safe railway is the only way to have an efficient railway. Concerns that the railways will pursue efficiency at the expense of safety are unfounded. On the other hand, although the record shows most railway technological advance enhances both efficiency and safety, those changes subject to regulatory approval have sometimes been slow to come about. In this environment, the challenge for the government and for your committee is to achieve a balance between sufficient regulation to ensure protection of the public, while avoiding regulations that inhibit innovation and effectiveness.

Most of CP Rail's comments on Bill C-105 are based on two principles that we believe to be both practical and realistic. First, we say that the proper role of regulation is to manage the interface between the railway and the community wherever the actions or activities of one impinge on those of the other. Secondly, we say that intervention by the government in railway operations should take place where it is clear that those operations affect public safety and after the railways have been given the opportunity to rectify the problem.

It is in the spirit of these principles that CP Rail offered its comments to the Commons Transport Committee earlier this year.

Several matters of concern to CP Rail were resolved in the bill as passed by the House. However, among those matters not resolved are a few which we wish to draw to the attention of

*[Traduction]*

investit des millions de dollars pour construire un nouveau pont, il n'est vraiment pas dans l'intérêt de la compagnie d'ériger une structure qui ne répondrait pas aux besoins. Cette approche nous semble donc bonne et permet d'instaurer un régime plus flexible et plus efficace. Cependant, c'est à la façon dont il sera appliqué que l'on pourra véritablement juger des principes sous-jacents.

Au CP Rail, nous savons que l'application des dispositions de la loi dans la vie quotidienne dépendra beaucoup de nous et de notre capacité à assurer la sécurité. Nous espérons que les auteurs du projet de loi et de la réglementation reconnaîtront comme il convient les efforts considérables consentis par la compagnie dans le domaine de la sécurité. La sécurité de nos opérations et celle des autres compagnies ferroviaires canadiennes est excellente et s'améliore régulièrement en termes absolus, par rapport à la charge de travail et par comparaison avec les autres compagnies ferroviaires d'Amérique du Nord. Nous insistons pour donner la priorité à la sécurité et c'est là la seule politique valable pour nous. En dehors de la responsabilité fondamentale que nous avons à l'égard de nos employés dévoués, les déraillements et les accidents représentent un coût humain et financier considérable et nous avons vraiment toutes les raisons de vouloir minimiser les accidents. Cette motivation est encore accentuée par la pression que devrait exercer sur les revenus des compagnies ferroviaires la nouvelle Loi sur les transports nationaux, selon le projet de loi C-18.

Le désir d'éviter ces pertes incite beaucoup plus les compagnies à donner la priorité à la sécurité que les amendes ou les pénalités. Pour être efficace, une compagnie ferroviaire doit être sûre. On craint parfois que les compagnies ne cherchent à améliorer leur efficacité au détriment de la sécurité mais ces craintes ne sont pas fondées. Par ailleurs, bien que l'on sache que la plupart des progrès réalisés en technologie ferroviaire permettent d'améliorer l'efficacité et la sécurité, les changements qui doivent faire l'objet d'une approbation réglementaire sont quelquefois très lents à mettre en œuvre. Dans ce contexte, le gouvernement et votre Comité doivent parvenir à trouver un équilibre où la réglementation serait suffisante pour assurer la protection du public mais ne risquerait pas d'entraver l'innovation et l'efficacité.

L'essentiel des commentaires de CP Rail sur le projet de loi C-105 repose sur deux principes que nous estimons pratiques et réalistes. Tout d'abord, nous considérons que le rôle véritable de la réglementation est de gérer l'interface entre les compagnies de chemin de fer et la collectivité lorsque les actions ou les activités de l'une empiètent sur celles de l'autre. Deuxièmement, nous considérons que le gouvernement devrait intervenir dans les activités ferroviaires quand il est manifeste que ces activités mettent en cause la sécurité publique et après que les compagnies ferroviaires aient eu la possibilité de rectifier le problème.

C'est dans l'esprit de ces principes que CP Rail a formulé ses commentaires au Comité des transports de la Chambre des communes un peu plus tôt cette année.

Le projet de loi adopté par la Chambre a réglé un certain nombre de problèmes qui préoccupaient CP Rail. Il en reste cependant quelques-uns sur lesquels nous souhaiterions attirer



*[Text]*

this committee. A list of five proposed amendments is appended to this submission along with explanatory notes. I would like to highlight two of these proposed amendments.

The first concerns the failure to place a maximum on the contribution which a railway may have to make for the construction and reconstruction of grade separation projects. Such projects have been consistently recognized, both by Parliament and regulators, as promoting the protection, safety and convenience of the public. The bill should recognize that grade separations primarily enhance public safety and public convenience. Their contribution to safe railway operations is secondary. Consequently the financial burden associated with this work should be borne by the various levels of government.

The bill enables the National Transportation Agency to apportion costs of construction or reconstruction according to the benefit received. The apportionment criteria should reflect the fact that these works primarily benefit public safety and public convenience.

As a business, a railway company cannot reasonably be considered an alternate source of funding for public safety. The funding obligation needs to be satisfied by the governments involved.

The amendment suggested by CP Rail would simply provide guidelines to the agency, to which Parliament has delegated the task of apportioning financial responsibility.

There is no justification for increasing the railways' liability for sharing these costs and thereby subsidizing the infrastructure used by its competitors in the trucking industry.

The second amendment I will highlight deals with the absence of adequate legislative capability to allow for the identification of users of drugs and of excessive alcohol among employees holding safety-related positions.

This bill is a safety bill. There is no issue today as fundamental to railway safety as substance abuse.

Following the Hinton train collision, the Minister of Transport formed a task force to investigate the evidence of drug abuse in the railway industry and to determine the necessity for mandatory drug testing of all specified rail workers.

The task force commissioned a survey of railway personnel in safety-related occupations, which revealed that 52 per cent of the respondents said that alcohol use by employees has at some time compromised job safety, while 38 per cent indicated that use of drugs was a problem in the industry. These results indicate that the use of alcohol and drugs by railway employees threatens public safety.

*[Traduction]*

l'attention de votre comité. Nous avons annexé à notre mémoire une liste de cinq amendements que nous proposons, avec des notes explicatives. J'aimerais développer la teneur de deux de ces amendements.

Le premier concerne l'absence de montants maximum pour la contribution des compagnies ferroviaires à la construction et à la reconstruction des sauts-de-mouton. Le Parlement et les responsables de la réglementation ont toujours reconnu que ces ouvrages servaient à assurer la protection et la sécurité du public et à faciliter la circulation. Le projet de loi devrait reconnaître que ces sauts-de-mouton servent essentiellement à assurer la sécurité et à faciliter la circulation du public. Leur contribution à la sécurité des activités ferroviaires est secondaire. Par conséquent, le fardeau financier entraîné par ces ouvrages devrait être assumé par les divers niveaux de gouvernement.

Le projet de loi autorise l'Office national des transports à répartir les coûts de construction ou de reconstruction en fonction des avantages retirés. Les critères de répartition des coûts devraient tenir compte du fait que ces ouvrages servent principalement à assurer la sécurité du public et à faciliter sa circulation.

On ne peut pas raisonnablement s'attendre à ce que les compagnies ferroviaires, qui sont des entreprises, financent la sécurité publique à la place du gouvernement. C'est aux gouvernements qu'il appartient d'assumer ces dépenses.

L'amendement proposé par CP Rail permettrait simplement de donner des lignes directrices à l'Office auquel le Parlement a délégué la responsabilité de la répartition des charges financières.

Il n'y a aucune raison d'augmenter la part des compagnies ferroviaires et de les faire ainsi subventionner une infrastructure utilisée par l'industrie concurrente des transports routiers.

Le deuxième amendement que je vais souligner concerne l'absence de pouvoirs législatifs satisfaisants pour permettre aux compagnies de dépister les employés qui occupent des postes importants pour la sécurité et qui se droguent ou abusent de l'alcool.

Ce projet de loi porte sur la sécurité. Actuellement, il n'y a pas de problème plus fondamental pour la sécurité ferroviaire que la toxicomanie et l'alcoolisme.

À la suite de la collision de trains de Hinton, le ministère des Transports a nommé un groupe de travail chargé d'enquêter sur la toxicomanie dans l'industrie ferroviaire et de déterminer s'il fallait rendre obligatoire les tests de dépistage de drogues pour tous les employés ferroviaires désignés.

Le groupe de travail a fait effectuer une enquête auprès des employés des compagnies ferroviaires occupant des postes importants pour la sécurité; 52 p. 100 des personnes interrogées ont déclaré que la consommation d'alcool nuisait occasionnellement à la sécurité du travail, et 38 p. 100 ont dit que la drogue était un problème dans ce secteur. Les résultats de l'enquête montrent que les problèmes d'alcoolisme et de drogues des employés des compagnies ferroviaires constituent une menace pour la sécurité publique.



## [Text]

The railways are persuaded that there is a core of railway employees in safety-related positions who are substance-dependent and who could be on duty while impaired. Despite a strong employee assistance program, which has the support of both labour and management, the railways have been unable to identify and assist this core group.

It is imperative that Parliament act at this time to permit regulations to be made concerning drug and alcohol testing in four categories: pre-employment; following an accident; for reasonable cause; and with periodic medical check-ups. CP Rail believes these four criteria can assist the identification of this core group of employees.

Although the railways currently perform pre-employment drug testing, the support of Parliament is vital to continue this initiative and to enable testing following an accident, for reasonable cause, and with periodic medical check-ups.

The bill currently provides the Governor in Council with the power and the option to make regulations for the control or prohibition of drug and alcohol use. This is not sufficient. We urge you to expand the regulatory powers in the bill to include the detection of drug and alcohol use. If drug testing is to be a useful safety tool, the Act and the Regulation must be drafted in clear language that expressly states Parliament's intent. Otherwise, it would be subject to potential legal challenges, as it is currently being challenged in the U.S. courts.

The amendment requested by CP Rail does not interfere with any other legislative initiatives being prepared or considered. It simply enables the Governor in Council to make such regulations.

CP Rail is vitally concerned that, after a lengthy process of review within government, this serious issue of testing railway employees holding safety-related positions for drug use and alcohol abuse is not addressed in concrete terms by Bill C-105.

The House of Commons Transport Committee heard witnesses on the subject of substance abuse and concluded in its fifth report that the issue of drug and alcohol testing is urgent and should be dealt with as a matter of highest priority. However, no timetable or ministry accountability has been established for taking action.

CP Rail urges this committee to treat this issue in a positive way by endorsing the necessary legislative amendments.

Mr. Chairman, this is our last opportunity for input to this important bill. We trust these suggestions will receive favourable consideration.

I notice that it is almost 4 o'clock. However, we will be pleased to respond to any questions you might have.

## [Traduction]

Les compagnies ferroviaires sont convaincues qu'il existe un noyau d'employés occupant des postes essentiels pour la sécurité qui se droguent ou abusent de l'alcool et peuvent exercer leurs fonctions sans être en possession de leurs facultés. En dépit d'un solide programme d'aide aux employés appuyé à la fois par les syndicats et par la direction, les compagnies n'ont pas été en mesure de dépister et d'aider ce noyau d'employés.

Il convient impérieusement que le Parlement intervienne maintenant pour permettre l'adoption de règlements permettant le dépistage de l'alcoolisme et de la drogue dans quatre cas: au moment du recrutement, après un accident, pour une cause raisonnable et à l'occasion des contrôles médicaux périodiques. CP Rail estime que ces quatre critères seraient utiles pour dépister ce noyau d'employés.

Bien que les compagnies ferroviaires pratiquent actuellement des examens de dépistage de la drogue au moment du recrutement, il est essentiel que le Parlement apporte son soutien à cette initiative et permette l'exécution de tests à la suite d'un accident, pour un motif raisonnable et à l'occasion des visites médicales régulières.

Le projet de loi donne actuellement au gouverneur en conseil le pouvoir et le choix de prescrire des règlements limitant ou interdisant la consommation de drogues et d'alcool. Ce n'est pas suffisant. Nous vous recommandons instamment d'élargir ces pouvoirs de réglementation en y incluant la détection de la consommation de drogues et d'alcool. Pour que les tests de dépistage des toxicomanes puissent contribuer efficacement à la sécurité, il faut que la Loi et le règlement soient rédigés dans un langage clair et qu'ils reflètent sans ambiguïté la volonté du Parlement. Sinon, ils risqueront d'être contestés devant les tribunaux, comme c'est actuellement le cas aux États-Unis.

L'amendement demandé par CP Rail n'empiète sur aucune autre initiative législative en cours de préparation ou d'étude. Il permet simplement au gouverneur en conseil d'établir ces règlements.

CP Rail s'inquiète profondément de ce qu'après une longue étude au sein du gouvernement, le projet de loi C-105 ne s'attaque pas concrètement aux graves problèmes des examens de contrôle pour les employés des compagnies ferroviaires qui occupent des postes importants pour la sécurité.

Le Comité des transports de la Chambre des communes a entendu des témoins sur la question de la toxicomanie et de l'alcoolisme et a conclu dans son cinquième rapport que la question des examens de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues était urgente et qu'il fallait lui accorder la plus haute priorité. Toutefois, aucun calendrier n'a été proposé, et aucun ministère n'a été chargé de cette responsabilité.

CP Rail demande instamment à votre comité de réagir positivement à ce problème en ratifiant les amendements législatifs nécessaires.

Monsieur le président, c'est la dernière fois que nous pouvons apporter notre contribution à cet important projet de loi. Nous espérons que ces propositions seront accueillies favorablement.

Je constate qu'il est presque 4 heures. Nous répondrons cependant volontiers à vos questions.

[Text]

**The Acting Chairman:** Honourable senators, it is almost 4 o'clock. We have the Chairman of the Social Affairs Committee here, and perhaps he will give us an extra minute or two.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I would like to ask how often CP requires its employees to have medical examinations?

**Mr. Leslie:** We require them to have an examination every three years between the ages of 40 and 49, and every year thereafter.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What about people younger than that age bracket?

**Mr. Leslie:** We do not require them to have a company medical examination.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Do you support the inclusion in this bill of clause 35, the one which requires physicians or optometrists in private practice to report medical conditions that might be endangering?

**Mr. Leslie:** Yes, we do. That is the arrangement for safety-related positions in the airline industry and we think it will be very appropriate in the railway industry.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You would support that, notwithstanding the fact that you do not provide medical examinations for a fair number of your employees?

**Mr. Leslie:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You are shifting the onus to the fortuitous circumstance in which the employee happens to go to a private physician?

**Mr. Leslie:** Yes. Although I have no way of knowing how many employees have an annual medical, I think most of us believe it is wise to go and see your doctor at least once a year.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman:** Any further questions? If not, we thank you very much, Mr. Leslie, and other members, for the very interesting brief.

Gentlemen, that completes our hearing today. On Tuesday, June 28, at 9.30 a.m., we will complete Bill C-52 in room 250 East Block. On Wednesday, June 29, at 3.30 p.m., we will hear from the Brotherhood of Locomotive Engineers, Mr. George Hainsworth, on Bill C-105.

**Senator MacDonald (Halifax):** There is a possibility the Senate will not sit on Wednesday afternoon. If that is the case, would the members of the committee accept moving the meeting time up to 2.30 p.m.? The meeting was originally scheduled for 3.30 p.m. because we thought the Senate would be sitting, and we could obtain authorization from the Senate to meet while the Senate is sitting.

**The Acting Chairman:** The clerk will check and advise the members of the committee on that.

[Traduction]

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, il est presque 4 heures. Le président du Comité des affaires sociales est arrivé, mais il pourra peut-être nous laisser encore une minute ou deux.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, j'aimerais savoir à quels intervalles les employés du CP doivent passer des visites médicales?

**M. Leslie:** Ils ont une visite médicale tous les trois ans de 40 à 49 ans, et ensuite tous les ans.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Et ceux qui sont plus jeunes?

**M. Leslie:** Ils ne sont pas obligés de passer une visite médicale à la compagnie.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Êtes-vous d'accord avec l'article 35 du projet de loi qui impose aux médecins et aux optométristes privés de signaler le cas des employés dont l'état risque de compromettre la sécurité?

**M. Leslie:** Oui. C'est ce qui se fait déjà pour les compagnies aériennes, et nous pensons que ce serait parfaitement justifié pour les chemins de fer.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous seriez d'accord, bien que vous n'exigiez pas de visites médicales pour une bonne partie de vos employés?

**M. Leslie:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous vous en remettez donc au cas fortuit où l'employé va consulter un médecin privé?

**M. Leslie:** Oui. Je ne sais pas combien d'employés passent une visite médicale annuelle, mais je crois que la plupart des gens estiment que c'est une bonne chose d'aller voir son médecin au moins une fois par an.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant:** Y a-t-il d'autres questions? Dans ce cas, nous allons remercier infiniment M. Leslie et les autres témoins pour cet intéressant mémoire.

Messieurs, nous en avons terminé avec nos audiences d'aujourd'hui. Le mardi 28 juin à 9 h 30, nous allons en terminer avec le projet de loi C-52 dans la pièce 250 de l'édifice de l'Ouest. Le mercredi 29 juin à 15 h 30, nous entendrons M. George Hainsworth, de la fraternité des cheminots, sur le projet de loi C-105.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Le Sénat ne siégera peut-être pas mercredi après-midi. Si c'est le cas, les membres du Comité consentiraient-ils à avancer la réunion à 14 h 30? Elle était prévue au départ à 15 h 30 parce que nous pensions que le Sénat allait siéger, et que nous pourrions obtenir l'autorisation du Sénat de nous rencontrer pendant sa séance.

**Le président suppléant:** Le greffier va vérifier et nous informera.

[Text]

**Senator MacDonald (Halifax):** Also, Mr. Chairman, Bill C-131 will be referred to the committee on Tuesday. That is a very straightforward bill.

**The Acting Chairman:** Thank you. The meeting is adjourned until Tuesday next at 9.30 a.m.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, le projet de loi C-131 va aussi être renvoyé au Comité mardi. C'est un projet de loi sans problème.

**Le président suppléant:** Merci. La séance est levée. Nous reprendrons mardi prochaine à 9 h 30.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Canadian Medical Association:*

Normand Da Sylva, Director, Health Services;  
Lucian Blair, Assistant Director, Communications and Government Relations;  
Ernest Mastromatteo, member, Sub-Committee on Environmental and Occupational Health;  
Doug Geekie.

### *From Canadian National:*

J. P. Kelsall, Deputy Senior Vice-President, Operations;  
J. S. Speirs, System Manager, Regulatory and Governmental Affairs (Operations);  
J. Luciani, Attorney (Law).

### *From CP Rail:*

J. K. Leslie, Chief of Transport;  
Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs; and  
M. M. Yorston, Assistant to the Vice-President, Operations and Maintenance (System).

### *De L'Association médicale canadienne:*

Normand Da Sylva, directeur des services de santé;  
Lucian Blair, directeur adjoint, communications et relations gouvernementales;  
Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité de l'environnement et de la santé des travailleurs;  
Doug Geekie.

### *Du Canadien national:*

J. P. Kelsall, premier vice-président adjoint, Exploitation;  
J. S. Speirs, directeur (réseau) réglementation et affaires gouvernementales (Exploitation) et  
J. Luciani, avocate (Affaires juridiques).

### *De CP Rail:*

J. K. Leslie, chef transport;  
Raymond L. O'Meara, directeur, règlements;  
M. M. Yorston, adjoint au vice-président, Exploitation et entretien (Réseau).



Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

## SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman (Acting):*  
The Honourable CHARLES TURNER

Tuesday, June 28, 1988  
Wednesday, June 29, 1988

### Issue No. 32

#### Seventh proceedings on:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial  
Marine Activities Act

#### Second proceedings on:

Bill C-105, The Railway Safety Act

#### Complete proceedings on:

Bill-131, An Act to amend the  
National Transportation Act, 1987

#### APPEARING:

Mr. Blaine Thacker, M.P.  
Parliamentary Secretary  
to the Minister of Transport

#### WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

## SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président (intérimaire):*  
L'honorable CHARLES TURNER

Le mardi 28 juin 1988  
Le mercredi 29 juin 1988

### Fascicule n° 32

#### Septième fascicule concernant:

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les  
activités commerciales maritimes

#### Deuxième fascicule concernant:

Projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire

#### Seul et unique fascicule concernant:

Projet de loi C-131, Loi modifiant la  
Loi nationale de 1987 sur les transports

#### COMPARAÎT:

M. Blaine Thacker, député,  
secrétaire parlementaire  
du ministre des Transports

#### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Charles Turner, *Chairman (Acting)*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macquarrie
Bell	*Murray, P.C.
Davey	(or Doody)
Langlois	Olson, P.C.
Macdonald	Spivak
(Cape Breton)	Stewart
MacDonald	(Antigonish-
(Halifax)	Guysborough)
*MacEachen, P.C.	Turner
(or Frith)	van Roggen

\**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honorable Senator Spivak substituted for that of the Honorable Senator Doyle. (*June 27, 1988*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président (intérimaire):* L'honorable Charles Turner

*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macquarrie
Bell	*Murray, c.p.
Davey	(ou Doody)
Langlois	Olson, c.p.
Macdonald	Spivak
(Cape Breton)	Stewart
MacDonald	(Antigonish-
(Halifax)	Guysborough)
*MacEachen, c.p.	Turner
(ou Frith)	van Roggen

\**Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modification de la composition du Comité:*

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Spivak substitué à celui de l'honorable sénateur Doyle. (*le 27 juin 1988*)

## ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Tuesday, June 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cogger, seconded by the Honourable Senator David, that the Bill C-131, An Act to amend the National Transportation Act, 1987, be read the second time.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Cogger moved, seconded by the Honourable Senator David, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Wednesday, June 1st, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator David, for the second reading of the Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Spivak moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred

## ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mardi 28 juin 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cogger, appuyé par l'honorable sénateur David, que le Projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports, soit lu la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cogger propose, appuyé par l'honorable sénateur David, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 1<sup>er</sup> juin 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyé par l'honorable sénateur David, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Spivak propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déferé

to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*



## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 28 JUIN 1988  
(57)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président intérimaire).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Macquarrie, Spivak, Stewart (*Antigonish-Guysborough*), Turner et van Roggen. (7)

*Également présent:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: M<sup>e</sup> Jean-Daniel Bélanger, avocat.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Comparait:* M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Le Comité, conformément à son Ordre de renvoi du 28 avril 1988 poursuit son étude du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et répond aux questions.

À 9 h 38 il est ordonné que le Comité siège à huis clos.

À 9 h 46 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 29 JUIN 1988  
(58)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 14 heures sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président intérimaire).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Davey, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Macquarrie, Spivak, Stewart (*Antigonish-Guysborough*) et Turner. (7)

*Également présent:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: M<sup>e</sup> Jean-Daniel Bélanger, avocat.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Comparait:* M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

## Témoins:

## Du ministère des Transports:

M. Jack Gaum, directeur, Transport des personnes handicapées.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 28, 1988  
(57)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Macquarrie, Spivak, Stewart (*Antigonish-Guysborough*), Turner and van Roggen. (7)

*In attendance:* From the Library of Parliament, Research Branch, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Appearing:* Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

The Parliamentary Secretary made a statement and answered questions.

At 9:38 a.m., it was ordered that the Committee withdraw to sit in camera.

The Committee adjourned at 9:46 a.m.

WEDNESDAY, JUNE 29, 1988  
(58)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:00 p.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Davey, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Macquarrie, Spivak, Stewart (*Antigonish-Guysborough*) and Turner. (7)

*In attendance:* From the Library of Parliament, Research Branch, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Appearing:* Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

## Witnesses:

## From the Department of Transport:

Mr. Jack Gaum, Director, Transportation of Disabled Persons.

*De la Fraternité des ingénieurs de locomotives:*

M. George Hainsworth, vice-président, Conseil législatif national.

*Du Congrès du travail du Canada:*

M<sup>me</sup> Linda Wilcott, chargée de recherche et élaboratrice de programmes, Services éducatifs;

M. Émile Vallée, adjoint exécutif de la présidente.

*Du Syndicat canadien de la fonction publique:*

M. Gord Johnson, directeur, Division Radio-Télévision.

*De l'Association internationale des machinistes:*

M. L. Erlichman, directeur des recherches pour le Canada.

*Du ministère des Transports:*

M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de surface;

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire;

M. Paul Royer, ministère de la Justice (délégué au ministère des Transports).

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et répond aux questions en collaboration avec l'autre témoin.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 juin 1988 entreprend son étude du Projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que le Comité fasse rapport sur le Projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports, sans amendement.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1<sup>er</sup> juin 1988 poursuit son étude du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Le témoin de la Fraternité des ingénieurs de locomotives fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins du Congrès du travail du Canada font une déclaration et répondent aux questions.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et répond aux questions en collaboration avec les autres témoins.

À 17 h 00 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*From the Brotherhood of Locomotive Engineers:*

Mr. George Hainsworth, Vice Chairman, National Legislative Board.

*From the Canadian Labour Congress:*

Mrs. Linda Wilcott, Research and Programme Developer, Educational Services;

Mr. Émile Vallée, Executive Assistant to the President.

*From the Canadian Union of Public Employees:*

Mr. Gord Johnson, Director, Broadcast Division.

*From the International Association of Machinists:*

Mr. L. Erlichman, Research Director for Canada.

*From the Department of Transport:*

Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group;

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety Directorate;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate;

Mr. Paul Royer, Department of Justice (attached to the Department of Transport).

The Parliamentary Secretary made a statement and, along with the witness, answered questions.

Pursuant to its Order of Reference dated June 28, 1988, the Committee began its consideration of Bill C-131, An Act to amend the National Transportation Act, 1987.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That the Committee report on Bill C-131, An Act to amend the National Transportation Act 1987, without amendment.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

The witness from the Brotherhood of Locomotive Engineers made a statement and answered questions.

The witnesses from the Canadian Labour Congress made a statement and answered questions.

The Parliamentary Secretary made a statement and, along with the other witnesses, answered questions.

The Committee adjourned at 5:00 p.m.

ATTEST:

*Le greffier intérimaire du Comité*

Timothy Ross Wilson

*Acting Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 28, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Charles Turner** (*Acting Chairman*) in the Chair.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, appearing this morning is the Honourable Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

**Mr. Blaine A. Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to Minister of Transport:** Mr. Chairman, I have appeared before this committee on Bill C-52 probably more than on any other bill in my parliamentary experience. I wish to update you as to what the interdepartmental committee did last week. As you know, we asked for an adjournment last week for a further week in order for the interdepartmental committee to travel to Vancouver and consult with west coast interests. The interdepartmental committee met with some 26 groups and individuals, and out of that consultation, which took place Thursday and Friday, came a proposal for two amendments to the bill which would meet the needs of the west coast industry. However, Minister St. Germain and the officials were unable to consult adequately with the east coast interests, the Great Lakes interests and the St. Lawrence interests and, therefore, I am asking whether the committee would be kind enough to grant us an additional adjournment, perhaps to the call of the Chair, while we take these two proposals to the other legitimate interests to find out if they are satisfied. We hope that they will be satisfied, and that we will be able to come back and indicate as much to you.

If your committee agrees with these two amendments, they could go through our committee and through the house quickly. Once we determine that the east coast interests are not opposed, then the minister or I shall consult with the official opposition and the NDP to determine whether we can get it through the house quickly.

So, Mr. Chairman, I am asking for an adjournment to the call of the Chair or *sine die*, whatever you think is wisest.

**Senator van Roggen:** Mr. Chairman, I am pleased to hear the parliamentary secretary refer to amendments, as opposed to what you might refer to as comfort letters or something of that sort. As I have made clear, I believe that the companies really require amendments on the two major areas that have been under discussion. I am delighted that the government has seen fit, after reviewing the matter, to approach the matter on that basis. The minister was kind enough to phone me when I arrived in town from Vancouver yesterday afternoon, and I quite understand his desire to vet these matters relative to the east coast and the Great Lakes' interests. After all, you would

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 28 juin 1988

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications chargé d'étudier le projet de loi C-52 concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour en délibérer.

**Le sénateur Charles Turner** (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, nous accueillons ce matin l'honorable Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

**M. Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports:** Monsieur le président, le projet de loi C-52 est probablement celui pour lequel j'ai comparu le plus souvent devant votre comité, de toute ma carrière au Parlement. J'aimerais vous informer de ce que le comité interministériel a fait, la semaine dernière. Comme vous le savez, nous avons demandé un ajournement d'une semaine, la semaine dernière, pour permettre au comité interministériel de se rendre à Vancouver afin de s'entretenir avec les intérêts de la côte Ouest. C'est ainsi que le comité a rencontré quelque 26 groupes et particuliers jeudi et vendredi derniers. À l'issue de cette consultation, le comité propose deux amendements au projet de loi qui satisferaient aux besoins de l'industrie de cette région. Cependant, le ministre St-Germain et son entourage n'ont pu s'entretenir suffisamment avec les intérêts de la côte Est, des Grands Lacs et du Saint-Laurent, de sorte que je demanderais au comité d'avoir l'obligeance de nous accorder une autre période de grâce, peut-être jusqu'à nouvelle convocation du président, afin que nous puissions soumettre les deux propositions aux autres. Nous espérons qu'ils les jugeront satisfaisantes et que nous pourrions vous l'annoncer la prochaine fois.

Si votre comité est d'accord avec les deux amendements, ceux-ci pourraient être adoptés rapidement par notre comité et par la Chambre. Une fois que nous nous serons assurés que les intérêts de la côte Est ne s'y opposent pas, le ministre ou moi-même pourrait alors demander l'avis de l'Opposition officielle et du NPD afin de voir s'il y a moyen de l'adopter rapidement.

Par conséquent, monsieur le président, je me vois obligé de vous demander un ajournement jusqu'à nouvelle convocation du président ou *sine die*, c'est-à-dire ce qui vous conviendra le mieux.

**Le sénateur van Roggen:** Monsieur le président, je suis heureux d'entendre le secrétaire parlementaire parler d'amendements, plutôt que de ce que nous pourrions qualifier de lettres d'accord présumé. Comme je l'ai clairement fait savoir, je suis convaincu que les sociétés exigent en réalité des amendements dans deux grands domaines à l'étude. Je me réjouis de voir que le gouvernement a jugé bon, après étude de la question, d'adopter cette voie. Le ministre a eu la gentillesse de m'appeler, à mon arrivée de Vancouver hier après-midi, et je comprends fort bien son désir de vider la question avec les intérêts de la côte Est et des Grands Lacs. Après tout, l'exercice serait



[Text]

not want to secure a problem on one coast only to find that there is a glitch on the other coast.

As a member of the committee, I feel I should apologize to the interested parties from the industry, five of whom have now crossed the continent again from Vancouver, one of whom has come from New York and two of whom have come from Montreal. I wonder if we can make an arrangement where these people and their companies would not have to be put to this trouble and expense again. That could easily be accomplished if the committee would agree, when the government comes before the committee and the minister explains the amendments he is proposing, not to act on those proposals immediately but to contact the interested parties on the west coast and inform them of the proposals. I would hope that they would accept the proposals, and the committee could then deal with the bill without these witnesses having to return.

**The Acting Chairman:** Is there any further discussion?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I assume that the parliamentary secretary can give us some view as to how acceptable the proposed amendments are likely to be to the affected interests on the west coast. If the amendments are likely to meet their real needs, then I think we can assume that the kind of procedure Senator van Roggen has suggested will be entirely satisfactory. So what I am asking is, what are the possibilities that these people will not have to come all the way back to Ottawa to attend a meeting of this committee?

**Mr. Thacker:** I believe that the two amendments meet their every wish and need.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So, by accepting Senator van Roggen's proposal, we are probably putting the committee in the position where it would not expect these witnesses to have to come to Ottawa again?

**Mr. Thacker:** I believe that is so.

**The Acting Chairman:** Is there any further discussion? If not, is it agreed that we adjourn the meeting to the call of the Chair?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, may we have a short *in camera* meeting to discuss future business?

**The Acting Chairman:** Very well.

The committee continued *in camera*.

Ottawa, Wednesday, June 29, 1988

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which were referred Bill C-131, to amend the National Transportation Act, 1987 and Bill C-105, to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, met this day at 2:00 p.m. to give consideration to the bills.

**Senator Charles Turner (Acting Chairman)** in the Chair.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, we have two items for consideration on our agenda, Bill C-131 and Bill C-

[Traduction]

bien inutile si, en réglant un problème sur une des côtes, on en créait un sur l'autre.

Et tant que membre du Comité, j'estime que les intéressés de l'industrie ont droit à des excuses: cinq se sont déplacés de Vancouver, un autre arrive de New York et deux, de Montréal. Je me demande s'il est possible de s'organiser afin que ces gens et les sociétés qu'ils représentent n'aient pas à refaire ces frais. Cela pourrait aisément se faire si le Comité convenait, lorsque le gouvernement comparaitra et que le ministre expliquera les amendements proposés, de ne pas passer à l'action avant d'avoir communiqué avec les intéressés de la côte Ouest et de les avoir informés des propositions. J'ose espérer qu'ils en seront satisfaits et que le Comité pourra étudier le projet de loi sans que ces témoins aient à revenir.

**Le président suppléant:** Y a-t-il autre chose à ajouter?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je suppose que le secrétaire parlementaire peut nous indiquer à quel point les intérêts de la côte Ouest qui sont touchés jugeront les amendements acceptables. Si ces amendements sont susceptibles de répondre à leurs besoins réels, il est permis de supposer que la façon de faire proposée par le sénateur van Roggen sera satisfaisante. Je voudrais donc savoir à quel point il est certain que ces gens n'auront pas besoin de revenir à Ottawa?

**M. Thacker:** Je crois que les deux amendements concorderont avec tous leurs souhaits et leurs besoins.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si le comité adopte la proposition faite par le sénateur van Roggen, ces témoins n'auront probablement pas besoin de revenir à Ottawa pour comparaître devant ce Comité?

**M. Thacker:** Je crois que c'est exact.

**Le président suppléant:** Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter? Dans la négative, êtes-vous d'accord pour ajourner la séance jusqu'à nouvelle convocation du président?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, pourrions-nous nous réunir brièvement à huis clos afin d'étudier d'autres questions?

**Le président suppléant:** Fort bien.

Le comité poursuit ses délibérations à huis clos.

Ottawa, le mercredi 29 juin 1988

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications s'est réuni ce jour à 14 h pour étudier les projets de loi dont il a été saisi, soit le projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports, et le projet de loi C-105, Loi visant à garantir la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

**Le sénateur Charles Turner (président suppléant)** préside la séance.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, nous avons deux sujets à l'ordre du jour, le projet de loi C-131 et le projet

*[Text]*

105, and our first witness this afternoon is Mr. Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Perhaps, Mr. Thacker, you would introduce your colleague.

**Mr. Blaine A. Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to Minister of Transport:** Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. Once again, it is a privilege to appear before you on Bill C-131, to amend the National Transportation Act, 1987.

Bill C-131 received second and third reading in the other place on June 17 of this year and received second reading in the Senate yesterday.

With me today is Mr. Jack Gaum, Director, Transportation of Disabled Persons, Transport Canada. He also chairs the Federal, Territorial and Provincial Committee on Disabled Persons. He reports to the deputy minister and has been in the Department of Transport for three years. Prior to that, he was with the CTC, which is now the National Transportation Agency. Prior to that, he worked for some 15 years as a volunteer in the Ottawa area dealing with disabled persons. I can assure you that Mr. Gaum has an extensive background in this area and I am sure he will be able to answer any questions you may have.

Bill C-131 gives the National Transportation Agency the power to ensure that the national transportation system is accessible to persons with disabilities. It does this by providing the agency with power to regulate standards for making modes, services and facilities under federal jurisdiction free of undue obstacles to persons with disabilities.

Specifically, the agency will have the power to make the following regulations:

- (a) for the design, construction and modification of means of transportation and related facilities, premises and equipment;
- (b) respecting the use of signs;
- (c) for the training of staff;
- (d) respecting terms and conditions for carrying disabled persons; and
- (e) respecting the communication of information to disabled persons.

The amendments will also provide enforcement provisions that will make the contravention of a regulation an offence.

Regulations would apply to facility and services providers in the air mode, Via Rail, the Roadcruiser Bus Service in Newfoundland and Marine Atlantic and other federally subsidized ferries.

The anticipated regulation would provide long-term policy direction to identify specific obstacles and reasonable solutions. This is particularly important in an environment of changing philosophies, improving technology, new equipment acquisitions and construction and major retrofits. It would also consolidate a diversity of activity now undertaken separately by transportation service and facility providers to comply with a variety of standards, guidelines, principles and building codes on accessibility.

*[Traduction]*

de loi C-105. Notre premier témoins est M. Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

M. Thacker, pourriez-vous présenter votre collègue?

**M. Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports:** Merci, monsieur le président. Je suis très heureux de comparaître à nouveau devant votre comité au sujet du projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports.

Le projet de loi C-131 a été adopté en deuxième et troisième lectures pour la Chambre des communes, le 17 juin, et a été adopté hier en deuxième lecture par le Sénat.

J'ai à côté de moi M. Jack Gaum, directeur, Transport des handicapés, Transports Canada, qui préside également le Comité fédéral-territorial-provincial sur les handicapés. Il relève directement du sous-ministre et travaille au ministère des Transports depuis trois ans. Avant cela, il travaillait pour la Commission canadienne des transports, aujourd'hui l'Office national des transports. Avant cela encore, il s'est occupé pendant 15 ans des divers problèmes des personnes handicapées de la région d'Ottawa, à titre de bénévole. Vous le voyez, M. Gaum bénéficie d'une longue expérience dans ce domaine et je suis certain qu'il pourra répondre à toutes vos questions.

Le projet de loi C-131 est destiné à donner à l'Office national des transports le pouvoir d'intervenir pour garantir que le système national de transport accessible aux personnes handicapées. Pour ce faire, l'Office pourra adopter des règlements afin d'éliminer tous les obstacles indus dans tous les services de transport.

En particulier, l'Office aura le pouvoir d'adopter des règlements concernant:

- a) conception, la construction et la modification des installations, commodités et équipements de transport et des services connexes;
- b) la signalisation;
- c) la formation du personnel;
- d) les conditions et modalités de transport des handicapés;
- e) et la communication d'informations aux handicapés.

Les modifications proposées stipulent également que toute violation d'un règlement constituera une infraction.

Les règlements s'appliqueront aux équipements et services de transport aérien, de Via Rail, de Roadcruiser Bus Service à Terre-Neuve, de Marine Atlantic et des autres services de traversiers subventionnés par le gouvernement fédéral.

Les nouveaux règlements permettront de formuler une politique à long terme pour identifier les obstacles particuliers auxquels font face les handicapés et pour y trouver des solutions raisonnables, ce qui est particulièrement important à une époque où les philosophies évoluent, la technologie progresse et les équipements se renouvellent. Ils permettront également de regrouper certaines activités entreprises séparément par les sociétés de transport et les fournisseurs d'équipement pour respecter une multitude de normes, de lignes directrices, de prin-



[Text]

Mr. Chairman, extensive consultations were held with representatives of disabled persons, industry and government departments and agency. Representatives of disabled persons expressed their views before the Standing Committee on Transport hearings on Bill C-18, which is now the National Transportation Act, 1987; and through the Transportation of Disabled Persons Implementation Committee. The latter is a committee of the Minister of Transport and, in addition to representatives of disabled persons, it has representatives from the industries affected and other government agencies. Disabled persons have made strong representations in favour of the approach taken in this bill.

You will note, honourable senators, that Senator Marsden referred to this consent and agreement yesterday in the chamber.

Accessibility standards, which can be made into regulations, are currently being developed in cooperation with the Department of Justice, the National Transportation Agency, representatives of disabled persons and, of course, industry.

The NTA and the Canadian Human Rights Commission have also been consulted in the drafting of this bill. You will note that by the proposed section 63.2 there is a mandatory obligation on those two agencies to coordinate their activities.

In conclusion, Mr. Chairman, I believe I can honestly express the conviction that the passage of this bill will assist with the elimination of attitudinal and physical obstacles for the good of everyone and, thus, improve the quality of life in Canada, particularly for disabled people travelling on all modes of transportation. It demonstrates the concern of the government and, Parliament as a whole, that persons with disabilities be provided every opportunity to participate fully in the mainstream of Canadian life.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The honourable parliamentary secretary made reference to changing philosophies. I wonder what that means.

**Mr. Thacker:** I asked Mr. Gaum that same question. It relates to the changing attitudes of disabled people as we go further into the 1980s and towards the 1990s. Younger disabled people seem to have different attitudinal approaches, a greater sense of independence and a greater desire to travel. That is what I mean.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You are not using the word "philosophy" in the standard way: It is not the abandonment of Cartesianism or anything like that.

**Mr. Thacker:** No.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It is just a dressed-up way of saying "changing attitudes."

**Mr. Thacker:** Correct.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What is the meaning of the adjective "undue" in the expression "undue obstacles?" I do not find a definition of that in anything I see here.

[Traduction]

cipes et des règlements de construction concernant l'accessibilité des services.

De longues consultations ont été menées auprès de représentants des handicapés, du secteur privé, des ministères et de l'Office. Des représentants des handicapés sont venus témoigner devant le Comité permanent des transports, à l'occasion des audiences consacrées au projet de loi C-18, Loi nationale de 1987 sur les transports. Ils ont également pu intervenir par le truchement du Comité de mise en œuvre sur le transport des handicapés qui a été mis sur pied par le ministère des Transports et comprend des représentants non seulement des handicapés mais aussi des entreprises et ministères concernés. Les handicapés ont fortement recommandé l'approche retenue dans ce projet de loi.

Vous constaterez, honorables sénateurs, que la sénatrice Marsden a évoqué cet appui hier, au Sénat.

Des normes d'accessibilité qui pourront être incorporées aux futurs règlements sont actuellement en cours d'élaboration conjointement par le ministère de la Justice, l'Office national des transports, des représentants des handicapés et, bien sûr, des représentants des sociétés de transport.

Je dois préciser que l'ONT et la Commission canadienne des droits de la personne ont également été consultés lors de la préparation de ce projet de loi. D'ailleurs, l'article 63.2 les obligera à communiquer pour coordonner leurs activités.

En conclusion, monsieur le président, je n'ai aucune hésitation à dire que ce projet de loi contribuera à abolir les obstacles psychologiques et physiques que connaissent les handicapés en matière de transport. Il prouve que le gouvernement et le Parlement tiennent vraiment à faire leur possible pour que tous les handicapés aient la possibilité de participer pleinement à la vie de la société canadienne.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous avez parlé d'évolution des philosophies. Que vouliez-vous dire?

**M. Thacker:** J'ai posé la même question à M. Gaum. Cette expression désigne l'évolution progressive des attitudes des handicapés. Autrement dit, les jeunes handicapés semblent avoir un plus grand sentiment d'indépendance et un plus grand désir de voyager que leurs aînés. C'est ce que cela veut dire.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous n'utilisez donc pas le mot philosophie dans son sens habituel? Ça n'a rien à voir avec le cartésianisme, par exemple?

**M. Thacker:** Non.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est juste une manière un peu pédante de dire «changements d'attitudes».

**M. Thacker:** Exact.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Quel est le sens de l'adjectif «indus», dans l'expression «obstacles indus»? Je n'en vois aucune définition dans le projet de loi.



[Text]

**Mr. Thacker:** It refers to section 3 of the National Transportation Act itself, which we would see as the charging section.

I remember the debates on that. I believe it is based on the "reasonable man" approach, but it has to be more than just a mere obstacle; it has to be an undue obstacle. I think it is a reflection of the reality of the transportation mode today, which might be seen as quite antiquated in not having these modern, up-to-date facilities. "Undue" means that not everything would have to be changed instantly.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Am I correct that the agency defines what is an "undue obstacle?"

**Mr. Thacker:** That is true.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Is it correct to say that Parliament will be delegating that power to the agency?

**Mr. Thacker:** That is correct.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Does the parent act provide for an appeal by aggrieved transportation companies against a decision of the agency?

**Mr. Thacker:** I will ask Mr. Gaum to answer that.

**Mr. Jack Gaum, Director, Transportation of Disabled Persons, Transport Canada:** Under the procedure, the normal appeal processes that apply in any quasi-judicial, penalty-offence provision like this would apply.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Very good. There is provision here for exemption. That is found in what would be section 63.1, subsection (3), which states:

The Agency may, with the approval of the Governor in Council, make orders exempting specified persons, means of transportation, services or related facilities and premises from the application of regulations made under subsection (1).

We are not told, so far as I have detected, why the agency would do that. Is Parliament simply saying that the agency may do this without any guidelines?

**Mr. Gaum:** This provision was put in as a result of extensive consultations held with industry and with representatives of disabled persons. The best example I could give would be the road cruiser bus service in Newfoundland. A lot of the stops where tickets are issued are small, roadside cafés or stores. It would not be reasonable to have extensive provisions requiring accessibility features—such as movable doors and curb cuts and so on—to apply to small operators who would simply withdraw their service. Therefore, that provision is put in there to enable the agency, as Mr. Thacker says, to take a realistic look at the needs as well as the circumstances that exist.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am not questioning the desirability or the right to make exemption orders. What I am questioning is the fact that there seems to be no attempt to explain what the standards for exemption are. Let us say that a railway company—perhaps Canadian Pacific—

[Traduction]

**M. Thacker:** Cette expression renvoie à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports, où est énoncée la politique des transports.

Si je me souviens bien, lors des débats consacrés à cette Loi, on avait indiqué qu'il fallait adopter une attitude raisonnable à l'égard de ces obstacles, c'est-à-dire que ceux-ci ne devaient pas simplement être des obstacles, ils devaient aussi être indus. À mon sens, cela doit permettre de tenir compte de la réalité contemporaine des services de transport, dont certains sont loin d'être modernes. Avec l'adjectif «indus», ils ne seront pas obligés de changer tous leurs équipements du jour au lendemain.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est bien l'Office qui définira ce qu'est un «obstacle indu»?

**M. Thacker:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Et c'est bien le Parlement qui délèguera ce pouvoir de définition à l'Office?

**M. Thacker:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** A-t-on prévu, dans la Loi sur les transports, une procédure permettant aux sociétés de transport mécontentes d'une décision de l'Office de se porter en appel?

**M. Thacker:** Je demande à M. Gaum de vous répondre.

**M. Jack Gaum, directeur, Transport des handicapés, Transports Canada:** Ces sociétés pourront se prévaloir de la procédure d'appel normalement prévue pour les infractions de cette nature passibles d'une sanction quasi-judiciaire.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien. Vous avez également prévu des exemptions, si je comprends bien l'alinéa (3) de l'article 63.1:

L'Office peut, par arrêté pris avec l'approbation du gouverneur en conseil, soustraire à l'application de certaines dispositions des règlements les personnes, les moyens de transport, les installations ou locaux connexes, ou les services qui y sont désignés.

Par contre, le projet de loi ne précise aucunement pourquoi l'Office pourrait accorder une telle exemption. Le Parlement va-t-il lui donner ce pouvoir en ne fixant aucune limite?

**M. Gaum:** Cette disposition a été ajoutée au projet de loi après de longues consultations menées auprès des représentants des handicapés et de l'industrie des transports. Le meilleur exemple que je puis vous donner est celui du service d'autobus Roadcruiser de Terre-Neuve: beaucoup des arrêts où sont délivrés les billets sont simplement des petits cafés ou des boutiques en bord de route. Il ne serait pas raisonnable d'obliger les propriétaires de ces petits établissements à installer des portes amovibles ou des rampes d'accès, car il est probable qu'ils préféreraient alors retirer leurs services. Cet article doit donc permettre à l'Office d'examiner chaque situation en faisant preuve de réalisme.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je ne conteste absolument pas la nécessité ni son droit d'octroyer certaines exemptions, dans certaines circonstances; je conteste simplement le fait que le projet de loi ne précise aucunement les circonstances dans lesquelles des exemptions pourraient être

## [Text]

feels that it should be exempt and feels that this provision should apply to it. How is the agency going to show, on the basis of the statute, that CP is not eligible to be considered for exemption at a particular railway station?

**Mr. Gaum:** Again, this provision was put in for greater certainty. In a sense, it is the flip side of making the regulation. In the direct sense, the agency could make the regulations applicable in a certain manner and could thereby, in its manner of application, have certain of the terminals, for example, exempted. In this way it was responding to a concern raised by industry that specific recognition be made of the fact. Therefore, I would say that the tests would be all of the ordinary tests that the agency would apply in making the regulation to begin with. Some of those, of course, are the magnitude of the change required, what plans have been made, what activities the operator has already undertaken to provide for accessibility, the corporate plans, and so on—in other words, all of the financial factors that would be applied in the context of the accessibility being provided and the needs of disabled persons.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I wanted to ask, Mr. Chairman, a question concerning the authority that will be given to make regulations respecting tariffs, rates, fares, charges, and the terms and conditions of carriage applicable in respect of the transportation of disabled persons or services incidental thereto. Why is a special authorization required in the case of disabled persons, for services incidental to their transportation?

**Mr. Thacker:** Senator, I know that refers to the situation where a disabled person might require another person to fly with him or her, and it would give the agency power to set special rates for that extra person, which might be half fare, three-quarters fare, full fare, or even free. That is why that was put in.

**Mr. Gaum:** That is correct. That was probably the key issue addressed by the Canadian Transport Commission. Representatives of disabled persons, in making representations on this legislation, asked for specific reference to those issues so that they would not fall between the cracks. It is most definitely this issue of the right of a disabled person to declare himself to be self-reliant, as against the opposite side to that issue, namely, the requirement for an attendant to travel with a disabled person. Therefore, under this legislation, the agency would have the power to establish under what conditions they could travel without an attendant and under what conditions they must travel with an attendant, and what fares or tariffs would apply.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Does the government have an intention with regard to the level of special tariffs, rates or fares? Is it to be higher than normal, is it to be at par with the normal, or is it to be lower than normal?

**Mr. Thacker:** I do not think the Governor in Council or the minister at this moment would have an intention. It may be that the committee has addressed its mind to that.

**Mr. Gaum:** Yes. The debate that has taken place arises from the fact that the air carriers, for example, now provide that a person can travel with an attendant for one-and-a-half fares, so

## [Traduction]

justifiées. Supposons qu'une société de chemins de fer, par exemple le CP, souhaite obtenir une exemption au titre de cet article. Comment l'Office pourra-t-il prouver, sur la base de ce projet de loi, que le CP ne le mérite pas?

**M. Gaum:** Cette disposition a été ajoutée au projet de loi pour rendre les choses plus claires. Il s'agit, en quelque sorte, de l'antithèse du pouvoir de réglementer. Grâce à cet article, l'Office pourra dispenser certaines services de transport des dispositions réglementaires. Il s'agissait de répondre aux préoccupations exprimées par l'industrie. Pour accorder une exemption, l'Office agira exactement de la même manière que lorsqu'il formule un règlement. Autrement dit, il tiendra compte de l'ampleur des changements exigés, des plans qui ont déjà été dressés, des mesures déjà prises par le transporteur en faveur des handicapés, de la situation générale de la société, bref de tous les facteurs financiers dont il faut tenir compte en fonction de l'accessibilité et des besoins des handicapés.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je voudrais également poser une question au sujet du pouvoir qui sera accordé à l'Office d'adopter des règlements sur les tarifs, les taux, les prix, les frais et autres conditions de transport applicables au transport des handicapés et aux services connexes. Pourquoi a-t-on besoin d'une autorisation spéciale dans le cas des handicapés?

**M. Thacker:** Cet article est destiné à tenir compte du cas où un handicapé doit être accompagné pendant un voyage en avion. Avec cet article, l'Office aura le pouvoir d'imposer un tarif spécial pour l'accompagnateur, qu'il s'agisse d'un demi-tarif, d'un plein tarif ou d'un tarif gratuit.

**M. Gaum:** C'est cela. C'est probablement le principal problème qui avait été pris en considération par la Commission canadienne des transports. Dans leurs représentations au sujet de ce projet de loi, les porte-parole des handicapés avaient spécialement insisté pour que ce genre de situation soit précisément traitée dans le projet de loi. Le problème qui se pose concerne le droit d'un handicapé à se déclarer autonome ou, au contraire, à exiger un accompagnateur pour pouvoir voyager. Grâce à ce nouveau projet de loi, l'Office aura le pouvoir d'établir dans quelles conditions les personnes handicapées peuvent voyager avec ou sans accompagnateur, et à quel tarif.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le gouvernement a-t-il des projets quelconques en ce qui concerne ces tarifs spéciaux? Seront-ils supérieurs, égaux ou inférieurs aux tarifs normaux?

**M. Thacker:** Je ne crois pas que le gouverneur en conseil ou le ministre ait de projets particuliers à ce sujet, pour le moment. Peut-être le Comité y a-t-il réfléchi?

**M. Gaum:** Oui. Le débat résulte du fait que les transporteurs aériens, notamment, stipulent actuellement que l'accompagnateur d'une personne handicapée doit payer un demi-



[Text]

there is half a fare in respect of the attendant. The National Transportation Agency, and the CTC before it, were addressing the issue of whether or not that ought to be "one person, one fare," and that there not in fact be the 50 per cent fare. The other carriers use the "one person, one fare" concept. It is an issue that has been raging in this area for some time. That is the tariff that has been discussed.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I wonder, Mr. Chairman, if we could have an explanation of 63.3(3), "remedies". I am particularly interested in the payment of compensation.

**Mr. Thacker:** Mr. Gaum, would you explain that?

**Mr. Gaum:** It is a difficult one.

**Senator MacDonald (Halifax):** On a supplementary, Mr. Chairman, to what Senator Stewart has just asked, the business of the "undue obstacle," which causes expenses for a disabled person would almost have to be proved by tort, would it not? You could not do it any other way. "Compensation" is not the term; it is "damages", really.

**Mr. Gaum:** that is why the words were added, "for any expense incurred by a disabled person." There was an attempt not to use legal terms such as "tort" and "damages" because of, I suppose, the difficulties in interpretation.

However, the basic point you are making is correct. I will give you an example which perhaps best explains it. If a person appeared at an airline and was told he could not travel without an attendant, and the person did not have an attendant with him and therefore was not able to take the flight; and if the person went to the National Transportation Agency and complained that an undue obstacle had been created, in the sense that the air carrier had insisted that he travel with an attendant, and if, upon examination, the agency determined that that was an undue obstacle, that that person was, in fact, self-reliant—and there was a very significant case that the CTC dealt with where that very question was at issue—and the NTA concluded, therefore, that there had been an undue obstacle; then they could order the payment of compensation. For example, in the case before the CTC the person was on a return portion of the flight and had to stay over and incur the cost of a hotel room, and that is an example of what the compensation would be.

I know there were arguments made that dignity, and such, could be compensated for, but it is not the intention of the legislation to get into that type of thing.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Let us say the person to whom reference has been made was going to attend an important business meeting and because of the undue obstacle to his travel of the kind you have mentioned was unable to be in attendance at that meeting, with the result that he had demonstrable business losses, would he be eligible, under this or any other clause, for compensation?

[Traduction]

tarif. L'Office national des transports, et la CCT, avant lui, se demandaient s'il est normal d'octroyer un demi-tarif à l'accompagnateur ou si celui-ci ne devrait pas payer le plein tarif. Dans les autres modes de transport, l'accompagnateur paie le tarif normal. C'est une question qui suscite des controverses depuis pas mal de temps.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'aimerais avoir quelques précisions au sujet des «mesures correctives» mentionnées à l'alinéa 63.3(3). Je voudrais surtout avoir des précisions sur le versement des indemnités.

**M. Thacker:** Pouvez-vous donner des explications, M. Gaum?

**M. Gaum:** Ce sera difficile.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je voudrais poser une question supplémentaire, si vous me le permettez, Monsieur le président. Le sénateur Stewart a parlé des obstacles indus qui amènent une personne handicapée à assumer des frais supplémentaires. Si je comprends bien, dans une telle situation, il faudrait prouver le tort du transporteur, n'est-à-ce pas? De ce fait, il ne faudrait pas parler dans le projet de loi d'«indemnité», mais plutôt de «dommages et intérêts».

**M. Gaum:** C'est précisément pour cela que nous avons ajouté «destinée à couvrir les frais supportés par les personnes atteintes de déficience». Nous voulions éviter d'employer des termes juridiques comme tort ou dommages et intérêts, car ils peuvent poser des problèmes d'interprétation.

Cependant, votre argument principal est tout à fait exact. Je vais tenter de vous donner un exemple. Supposons qu'un handicapé se présente dans le bureau d'un transporteur aérien et se fait dire qu'il ne peut pas voyager sans accompagnateur. Supposons ensuite qu'il n'ait pas d'accompagnateur et ne puisse donc pas effectuer son voyage. Il pourrait s'adresser à l'Office national des transports et se plaindre qu'un obstacle indu créé par le transporteur l'a empêché de voyager. Si l'Office parvenait à la conclusion qu'il s'agissait effectivement d'un obstacle indu, par exemple parce que l'usager était tout à fait autonome, il pourrait ordonner le paiement d'une indemnité. Par exemple, si l'usager rencontrait cet obstacle à l'étape de retour d'un voyage en avion, il pourrait être obligé d'attendre un autre vol et d'assumer des frais d'hôtel, ce qui est d'ailleurs la situation dans laquelle s'était trouvée une handicapée et qui l'avait amenée à adresser une plainte à la CCT. Voilà donc un exemple de situation pouvant entraîner le versement d'une indemnité.

Je sais que certains avaient également envisagé de tenir compte de facteurs tel que la dignité individuelle, mais ce projet de loi ne veut absolument pas s'engager sur ce terrain.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Supposons que l'usager dont vous venez de parler devait participer à une réunion d'affaires très importante et qu'il en ait été empêché à cause de l'obstacle indu que vous avez évoqué. Supposons également qu'il ait dû assumer des pertes importantes au niveau de ses affaires parce qu'il n'a pas pu participer à cette réunion. Pourrait-il se faire indemniser?



[Text]

**Mr. Gaum:** I think you are asking me to venture a legal interpretation. As, I suppose with any legislative draft, time and interpretation by the agency will tell. My own view is that if it came within the words "expenses incurred," he would.

The example you give sounds more in the nature of a damage and not an expense incurred. You are talking about general damages, and this is more in the nature of a general expense incurred. For example, if a person who is a wheelchair user gets on a flight and the wheelchair does not, then the cost of renting a wheelchair would be compensated for. If a wheelchair were damaged, as from time to time happens, that would be compensated for.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am not asking for an interpretation; I am asking for a statement of the government's intention.

**Mr. Gaum:** The intention is for an expense incurred and not anything that would come under general damages.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Then you do not think it would be appropriate for a person, who because of an undue obstacle incurred considerable financial loss, to be able to apply and obtain compensation from the public carrier?

**Mr. Gaum:** Again, it would depend on the type of business loss. If it were the kind of loss where a person said: "I specifically incurred this expense", then I would say yes. If the person was saying, "As a result of this, I damaged my reputation", that would not be covered by the draft.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What I have in mind is the situation where the person can demonstrate that if he had been present at a certain place and at a certain time he or his company could have entered into a profitable contract, but he was not there, he missed out because of an undue obstacle on a public carrier.

**Mr. Gaum:** I think you are probably getting close to the line. I would say that anything I could venture would be pure guesswork. If it could be concluded that it was an expense incurred, then I would say yes, but my own view is that that person would not be eligible for compensation.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am asking you what is the intention of the government with regard to compensation in that situation; I am not asking for your interpretation. What is the government's intention with regard to the words the government is putting before Parliament in this instance?

**Mr. Thacker:** Senator Stewart, it is not the policy intention of the government to make carriers responsible for general liability, other than for the limited expense incurred if an undue obstacle is placed in the way, any more than if you or I missed a flight because an engine did not start and we lost a million dollars worth of business. It is not the intention to create general tort liability.

[Traduction]

**M. Gaum:** Je crois que vous me demandez là une interprétation juridique du projet de loi et je préférerais laisser cette responsabilité à l'Office. Mon point de vue purement personnel est que si cela faisait partie des «frais supportés», il le serait.

Dans votre exemple, j'ai le sentiment qu'on parle plus de dommages et intérêts que de frais réellement assumés. À mon sens, le projet de loi est plus destiné à indemniser une personne handicapée qui n'est pas autorisée à emmener une chaise roulante dans l'avion, par exemple, ou dont la chaise roulante est endommagée, ce qui peut arriver.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je ne vous demande pas d'interpréter le projet de loi, je vous demande de me dire quelle est l'intention du gouvernement.

**M. Gaum:** L'intention est de rembourser les frais réellement assumés, pas de verser des dommages et intérêts.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Donc, si une personne handicapée a assumé une perte financière considérable à cause d'un obstacle indu, vous ne croyez pas qu'elle devrait être autorisée à réclamer une indemnité du transporteur concerné, au titre de ce projet de loi?

**M. Gaum:** Tout dépend de la nature de la perte. S'il s'agit d'une perte provenant de frais réellement assumés, oui. Par contre, s'il s'agit de pertes résultant, par exemple, d'atteinte à la réputation personnelle, de dirais non.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je songe au cas d'une personne qui pourrait prouver qu'elle aurait pu négocier un contrat très rentable si elle s'était trouvée à un certain lieu à un certain moment, mais qu'elle n'a pas pu s'y trouver à cause d'un obstacle indu en matière de transport public.

**M. Gaum:** Vous vous rapprochez de plus en plus d'un cas qui pourrait être problématique. Je ne pourrais vraiment vous donner qu'un avis purement personnel. Si on pouvait conclure que cette perte correspond à des frais assumés, la personne pourrait probablement réclamer une indemnité. Cependant, mon avis personnel est que, dans un tel cas, la perte ne pourrait pas être assimilée à des frais.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je voudrais savoir quelle est l'intention du gouvernement en ce qui concerne le versement d'indemnités dans une telle situation, je ne vous demande pas du tout votre interprétation personnelle.

**M. Thacker:** Sénateur Stewart, le gouvernement n'a pas l'intention d'imposer aux transporteurs des responsabilités générales autres que celles correspondant aux dépenses limitées que peuvent être obligées d'assumer des personnes handicapées à cause d'obstacles indus. Si vous ou moi étions dans l'impossibilité d'effectuer un voyage parce qu'un avion n'a pas pu décoller et que cela nous a fait perdre un contrat d'un million de dollars, le transporteur n'en serait pas du tout responsable. Le projet de loi n'est donc pas destiné à imposer des responsabilités de cette nature aux transporteurs.

[Text]

**Senator MacDonald (Halifax):** I do not think section 63.2 would be there if there was not some policy. It ends with the words "to avoid jurisdictional conflicts." I do not know what the Canadian Human Rights Commission would have to do with that unless there was an effort to possibly solve some of the difficulties that Senator Stewart has referred to. It does not sound as though the Canadian Human Rights Commission would have anything to do with it unless you wanted to avoid jurisdictional conflicts or settle the matter in some other way than a court action.

I have a couple of questions regarding modes of transport. Are there any that we cannot think of that are involved here? We think in terms of rail and air travel. Should we think in terms of rickshaws or horses in front of a Montreal hotel?

**Mr. Gaum:** The issue of extra-provincial bus operation, other than road cruiser, is not covered by this because that responsibility has been delegated to the provinces, and there is a report to be prepared for consideration on how regulations that are developed for road cruiser might have application, through cooperation with the provinces, to those extra-provincial and intra-provincial bus operations. Other than that, I do not know of any that come under federal jurisdiction that are not captured.

**Mr. Thacker:** Senator MacDonald, if you were to set up a rickshaw service between Ottawa and Hull—because that would cross a provincial boundary—that might come under federal regulation; other than that, it would be intra-provincial regulation.

**The Acting Chairman:** Are there any further questions?

In that event, that completes the committee's consideration of Bill C-131, to amend the National Transportation Act, 1987.

Is it agreed that I report the bill without amendment?

**Senator MacDonald (Halifax):** I so move, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman:** It is moved by Senator MacDonald (Halifax) that Bill C-131, to amend the National Transportation Act, 1987, be reported without amendment. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

Honourable senators, we will now consider Bill C-105. Appearing before the committee from the Brotherhood of Locomotive Engineers is Mr. George Hainsworth, Vice-Chairman, National Legislative Board.

Do you have a statement to make, Mr. Hainsworth?

**Mr. George Hainsworth, Vice-Chairman, National Legislative Board, Brotherhood of Locomotive Engineers:** Yes, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman:** You may proceed.

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** L'article 63.2 n'aurait pas été ajouté au projet de loi s'il ne correspondait pas à une certaine politique du gouvernement. Son objectif semble être «d'éviter les conflits de compétence». Je ne vois pas en quoi cela touche la Commission canadienne des droits de la personne, à moins qu'on ne lui donne la responsabilité spécifique d'essayer de résoudre certaines des difficultés évoquées par le sénateur Stewart. Peut-être s'agit-il simplement d'éviter des conflits de compétence qui pourraient aboutir devant les tribunaux?

Je voudrais poser quelques questions sur les modes de transport. Ont-ils tous été pris en considération dans ce projet de loi? Nous parlons de transport ferroviaire et aérien, mais le projet de loi pourrait-il également s'appliquer à un service de transport en pousse-pousse ou en carriole à cheval offert devant un hôtel de Montréal?

**M. Gaum:** Ce projet de loi ne touche pas les services d'auto-bus interprovinciaux, sauf le service Roadcruiser de Terre-Neuve, car ces services sont régis par les provinces. Un rapport est en cours d'élaboration sur la manière dont les règlements élaborés pour le service Roadcruiser pourrait s'appliquer aux services inter et intraprovinciaux, grâce à la collaboration des provinces. À part cela, je ne connais aucun autre service relevant des compétences fédérales qui ne soit pas touché par ce projet de loi.

**M. Thacker:** Si vous voulez parler d'un service de pousse-pousse entre Ottawa et Hull, par exemple, il relèverait des compétences fédérales puisqu'il s'agirait d'un service interprovincial.

**Le président suppléant:** Y a-t-il d'autres questions?

Cela met un terme à notre étude du projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports.

Êtes-vous d'accord pour que je fasse rapport de ce projet de loi sans modification?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** J'en propose la motion, monsieur le président.

**Le président suppléant:** Le sénateur MacDonald (Halifax) propose que le projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports, soit adopté sans modification. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant:** Adopté.

Nous allons maintenant examiner le projet de loi C-105. Notre premier témoin est M. Georges Mainworth, vice-président, Comité législatif national, Fraternité des cheminots.

Voulez-vous faire une déclaration liminaire, M. Hainsworth?

**M. George Hainsworth, vice-président, Comité législatif national, Fraternité des cheminots:** Oui, monsieur le président.

**Le président suppléant:** Vous avez la parole.



[Text]

**Mr. Hainsworth:** Mr. Chairman, members of the committee, the Brotherhood of Locomotive Engineers is an international organization representing locomotive engineers, firemen and hostlers, as well as hostler helpers. By far the largest majority are our locomotive engineers, with other crafts representing a small percentage of our total membership of about 5,000 in Canada.

Our locomotive engineers operate the engines used in all classes of service—passenger, freight, assigned switcher service, work train service, snow plow service and yard switching service.

At this point I would like to say that we can live with Bill C-105 as passed by the House of Commons, subject to the usual caveats and reservations about how it will be interpreted and where the emphasis will be. We are concerned with clause 18(1)(v), dealing with the establishment of support programs. We would like to see the wording reflect that these programs should require a consultative process to be set up between management and labour. It would be in keeping with the spirit of the bill, which recognizes consultation on matters of safety, operating rules, et cetera. We consider this portion very important, and our organization wishes to be fully involved in the Employee Assistance Programs.

Section 35 on Medical Information gives us some problems, and we support the Medical Association's position. We do not feel there are enough checks and balances in the bill at present to protect an individual's medical privacy.

My last point is on Part V, dealing with the Railway Safety Consultative Committee. Clause 44, paragraph (1)(i) says that three members are to represent organized railway labour. All three members should come from the Canadian Railway Labour Association. In the rare instance that a union not in the ambit of the CRLA needs some matter brought before the Railway Consultative Committee, the CRLA would be pleased to bring that matter before the committee with its usual vigour and expertise.

With the aforementioned reservations, we wish to thank you for your attention, and I am ready for your questions.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Hainsworth has told us that his organization, the Brotherhood of Locomotive Engineers, supports the views of the Canadian Medical Association with regard to the disclosure by doctors of medical information, and he referred to clause 35 of the bill. I wonder if Mr. Hainsworth would explain in more detail why the brotherhood agrees with the Canadian Medical Association?

**Mr. Hainsworth:** We feel that the additional checks and balances that they ask for are what we are looking for. We understand the thrust of this and the reasons for doctors to report any medical deficiency to the chief medical officer of the railway for which he works; but, at the same time, we are cognizant of the individual's privacy in those matters and the doctor-patient confidentiality that is normally practised.

[Traduction]

**M. Hainsworth:** M. le président, la Fraternité des cheminots est une organisation internationale représentant les chefs de trains, les pompiers et les mécaniciens. La grande majorité de nos membres sont les chefs de trains, les autres professions ne constituant qu'un petit pourcentage de nos 5 000 membres au Canada.

Nos chefs de trains sont responsables de tous les services motorisés utilisés par les chemins de fer, c'est-à-dire des trains de passagers et de marchandises, des services d'aiguillage, des trains de travaux, des services de chasse-neige et pour des services de décrochement en gare.

Dans l'ensemble, nous pouvons accepter le projet de loi C-105 sous sa forme actuelle, sous réserve des mises en garde habituelles sur la manière dont il sera interprété. Nous sommes préoccupés par l'alinéa 18(1)v), portant sur l'établissement de programmes de soutien. Nous voudrions que le texte de cet article précise que les syndicats seront consultés pour l'élaboration de ces programmes, ce qui serait conforme à l'esprit général du projet de loi, lequel prévoit des consultations sur les questions de sécurité, de règlements d'exploitation, etc. Ce principe nous paraît très important et notre organisation souhaite participer pleinement à tout ce qui touche les programmes d'aide aux employés.

L'article 35, concernant les informations médicales, nous pose quelques problèmes. Nous appuyons la position de l'Association médicale canadienne car nous estimons que le projet de loi ne contient pas suffisamment de garanties pour protéger les informations médicales privées des particuliers.

Notre dernier commentaire concerne l'article 44(1)i), partie V, portant création du Comité consultatif de la sécurité ferroviaire, dont trois membres devront représenter les syndicats des chemins de fer. À notre avis, ces trois membres devraient être choisis au sein de l'Association des syndicats de cheminots du Canada. Au cas exceptionnel où un syndicat ne faisant pas partie de l'Association devrait soumettre un problème au Comité consultatif, l'Association serait très heureuse de porter elle-même le problème devant le Comité, avec son talent et sa vigueur habituels.

Cela dit, je suis prêt à répondre à vos questions.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous nous dites, M. Hainsworth, que la Fraternité des cheminots partage l'avis de l'Association médicale canadienne en ce qui concerne la divulgation d'informations médicales par les médecins, dans le cadre de l'article 35 du projet de loi. Pourriez-vous préciser votre pensée?

**M. Hainsworth:** Nous réclamons les mêmes garanties et précautions que celles recommandées par l'Association médicale canadienne. Nous comprenons pourquoi les docteurs devraient communiquer au médecin en chef d'une société de chemin de fer toute déficience médicale des employés mais, en même temps, nous sommes très attachés au respect de la vie privée et du secret qui doit normalement entourer les relations patient-médecin.



[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Are there any government regulations that require railway companies to ensure that their employees—particularly those performing work where a failure might be a danger to the general public or to their fellow workers—have regular medical examinations?

**Mr. Hainsworth:** At the present time, the people in our craft and other operating crafts have to have a medical every two years; if a medical condition warrants, the company medical officers can order more frequent examinations than that. Sometimes they do. It is not a common occurrence, but it does happen.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Is that a company requirement or is that a government requirement?

**Mr. Hainsworth:** At the present time, if my memory serves me correctly, it is a combination of both. There are certain medical requirements under the old act that are required by the former RTC, and companies sometimes add to those. For instance, it is not completely even-handed how both major railways handle it, although they are both within the RTC restrictions or regulations.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I have not seen the transcript of our second last meeting, Mr. Chairman, but, if I recall correctly, representatives of Canadian Pacific said that below a certain age—I believe it is 40—there is no requirement for a medical examination. I must review that evidence; it may well be that there is a government examination requirement and that this representative was speaking specifically of a company requirement. That seems to be at variance with what we are now being told.

**Mr. Hainsworth:** Perhaps I could respond to that question, Senator. Everybody in the operating phase must undergo a medical examination every two years, but I know that on the CN—and I am not sure about the CP—after age 40, every employee has to have an EKG along with his medical examination. Under age 40, unless something shows up during his medical examination, the company does not require an employee to have an EKG.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You are talking now about CN, not CP?

**Mr. Hainsworth:** I am talking now about CN, with which I am most familiar.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It was really the fact that CP's requirements seem to be different from those of CN that led me to ask you that question. If there is a variation in this area, that would indicate that there is no general government requirement in this regard.

**Mr. Hainsworth:** There are certain broad guidelines; it is actually the General Order 09 that covers part of the former RTC requirements.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I have real difficulty with clause 35 of this bill, because if it is so important that these medical conditions be reported, then it would seem to me that there should be a general requirement for an exami-

[Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Existe-t-il actuellement des règlements obligeant les sociétés de chemin de fer à soumettre leurs employés à des examens médicaux réguliers, surtout ceux qui travaillent dans un secteur où une défaillance pourrait mettre le public ou leurs collègues en danger?

**M. Hainsworth:** Actuellement, les membres de notre profession doivent passer un examen médical tous les deux ans. D'autre part, si des raisons médicales le justifient, les médecins de la société peuvent leur imposer des examens plus fréquents. Ce n'est pas très courant mais cela arrive.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** S'agit-il d'une exigence de la société ou du gouvernement?

**M. Hainsworth:** Si je me souviens bien, c'est une double exigence. Certaines exigences médicales figurent dans l'ancienne Loi, et il arrive que les sociétés y ajoutent les leurs. Les deux grandes sociétés de chemins de fer n'agissent pas toujours de manière complètement identique à cet égard, mais elles respectent les règlements de l'ancien CTCF.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je n'ai pas vu le compte rendu de l'avant-dernière séance, M. le président, mais, si je me souviens bien, les représentants du CP avaient dit que les examens médicaux ne sont pas imposés aux employés ayant moins d'un certain âge, 40 ans si je ne me trompe. Il se peut toutefois que de tels examens soient imposés par le gouvernement et que la réponse du témoin de CP ne porte que sur les exigences propres de la société. Cela ne semble toutefois pas correspondre à ce que nous dit le témoin d'aujourd'hui.

**M. Hainsworth:** Dans les services d'exploitation, tout le monde doit subir un examen médical tous les deux ans, et je sais que le CN impose en plus un électrocardiogramme à tous les employés de plus de 40 ans. Je ne sais pas si le CP fait de même. Pour les employés de moins de 40 ans, le CN n'exige pas d'électrocardiogramme, à moins que l'examen médical n'en révèle la nécessité.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous parlez maintenant du CN, pas du CP?

**M. Hainsworth:** Oui, je parle du CN, que je connais mieux.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si je vous ai posé cette question, c'est parce que j'avais l'impression que les exigences du CP ne semblent pas être les mêmes que celles du CN. S'il y a une différence, on peut en conclure qu'il n'y a pas d'exigence uniforme du gouvernement.

**M. Hainsworth:** Il existe toutefois des directives générales, qui figurent dans l'Ordonnance général 09, laquelle correspond en partie aux exigences de l'ancien CTCF.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** L'article 35 du projet de loi me paraît très contestable car, s'il est tellement important de signaler ces problèmes médicaux, il me semble qu'il devrait y avoir une obligation générale de subir

*[Text]*

nation. The situation dealt with under clause 35 is that of a worker who goes to his physician for some trivial complaint, perhaps, and the physician happens to discover a much more serious condition, which he is then obliged to report. That is what I would call fortuitous discovery. If it is so important that the doctor report that condition, then there should be a general requirement to make sure that these conditions are detected in a regular manner rather than through accident or fortune.

**Senator MacDonald (Halifax):** I think the observations made by the committee in the other place show the direction to be taken in the future in this regard. I have here a letter sent to the Hon. Benoît Bouchard, Minister of Transport, on June 15, 1988 from the president of the Canadian Medical Association, which says:

... we pointed out that the proposed legislation failed to place the onus of assuring the fitness of workers to perform their jobs where it should properly be placed—on the railway company's occupational health department rather than on the worker's attending physician.

The CMA seems to be more conscious of the contravention of the patient-doctor relationship. They are saying, in effect, "don't look at us—we are not going to rat on our patients. The onus should be placed upon the people running the railways."

Of course, the railways want mandatory testing for drug and alcohol under prescribed guidelines. Mr. Hainsworth, if you were given your "druthers", would you rather have a doctor ratting on a patient or would you rather see mandatory testing of workers under certain conditions?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Perhaps he wants both.

**Mr. Hainsworth:** With respect to alcohol and drug testing, we are not in favour of mandatory testing, per se. Under certain conditions we recognize the necessity of such testing, but we are not in favour of random mandatory testing.

**Senator MacDonald (Halifax):** A year ago April, or thereabouts, the then Minister, Mr. Crosbie, set up a special committee to look into drug and alcohol abuse in the railway industry. Among those who gave evidence before that task force were representatives of the railways, the unions, the CTC, the federal departments of Transport and Health, Labour Canada, Human Rights organizations and observers. Two questions that were asked of these people dealt with the sensitive issue of mandatory testing of workers. One question put to the workers was whether they agreed that testing for railway workers should be mandatory. Responses ranged from "strongly disagree" to "strongly agree". I have before me a table that demonstrates that respondents were almost equally split on the issue, with 45 per cent agreeing and 42.9 per cent disagreeing. In addition to the above question, respondents were given a qualifying statement. If it was discovered that alcohol and drug abuse was a problem for the railways, they were asked whether they thought drug testing should be mandatory. If it was proven to be a problem, 76.9

*[Traduction]*

des examens. La situation envisagée par l'article 35 est celle d'un travailleur qui va voir son médecin pour un problème peut-être trivial, ce qui permet au médecin de découvrir un autre problème beaucoup plus grave, qu'il est alors obligé de signaler. Je pense pouvoir dire que c'est une information obtenue de manière tout à fait fortuite. Cependant, s'il est tellement important que le médecin signale ce genre de problème, on devrait s'assurer que celui-ci pourra être repéré de manière systématique plutôt que fortuite.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je crois que les remarques faites par le Comité de la Chambre des communes à ce sujet montrent dans quelle voie nous devrions nous engager. J'ai ici une lettre adressée par le président de l'Association médicale canadienne à l'honorable Benoît Bouchard, ministre des Transports, le 15 juin 1988, disant que:

... nous avons signalé que le projet de loi fait erreur en attribuant au médecin traitant plutôt qu'aux services de la société de chemins de fer responsables de la santé professionnelle la responsabilité de garantir la santé des travailleurs.

L'AMC semble être plus consciente des risques de violation du secret des relations patient-médecin. Elle semble en effet dire au Ministre: «Ne comptez pas sur nous pour aller dénoncer nos patients. Ce sont les sociétés de chemins de fer qui devraient assumer la responsabilité de ces contrôles».

Évidemment, les sociétés de chemins de fer réclament de leur côté des tests obligatoires sur les drogues et l'alcool, selon des modalités bien établies. Si vous aviez le choix, M. Hainsworth, préféreriez-vous que les médecins dénoncent leurs patients ou que ceux-ci soient assujettis à des tests obligatoires, sous certaines conditions?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il préfère peut-être les deux.

**M. Hainsworth:** En ce qui concerne l'alcool et la drogue, nous ne sommes pas en faveur de tests obligatoires. Certes, nous reconnaissons que de tels tests pourraient être nécessaires, sous certaines conditions, mais nous n'approuvons pas l'idée de tests obligatoires réalisés au hasard.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** En avril dernier, le ministre des Transports, M. Crosbie, avait mis sur pied un comité spécial chargé d'étudier les problèmes d'abus d'alcool et de drogues dans l'industrie des chemins de fer. Parmi les groupes ayant témoigné devant ce comité spécial, il y eut les sociétés de chemins de fer, les syndicats, la CCT, les ministères fédéraux des Transports, de la Santé et du Travail, diverses associations de protection des droits de la personne, et des observateurs. Or, un sondage avait été réalisé auprès des travailleurs au sujet du délicat problème des tests obligatoires. La première question était destinée à savoir si les répondants acceptaient le principe des tests obligatoires, et ils pouvaient fournir des réponses graduées, entre «pas d'accord du tout» et «tout à fait d'accord». J'ai sous les yeux un tableau montrant que les répondants étaient partagés presque à égalité à ce sujet: 45 p. 100 pour et 42,9 p. 100 contre. Ensuite, on leur posait la même question mais avec la précision suivante: si on constate que l'abus d'alcool et de drogue constitue un problème pour les sociétés de chemins de fer, êtes-vous d'accord pour des tests



[Text]

per cent agreed that testing should be mandatory. I take it your position is that, if alcohol or drug use has not been proven, then the testing is not an issue.

**Mr. Hainsworth:** We do not consider it to be an issue to that extent. We basically agreed with the minister's statement on the subject. This was not random testing, however, Senator, it was testing for cause in the case of an accident, for example. The minister, to the best of my recollection, did not recommend random mandatory testing, which is what we are against.

**Senator MacDonald (Halifax):** Is testing for reasonable cause the same as random testing?

**Mr. Hainsworth:** Testing for reasonable cause we do not consider to be the same as random testing, no.

**Senator MacDonald (Halifax):** I know that the railways did not request random testing; they would like pre-employment testing, testing following an accident and so on.

**Mr. Hainsworth:** We agree with pre-employment testing and testing following an accident. We fully understand the reasons for those tests. We are the last people in the world to want, coming down the track towards us, a locomotive engineer who is under the influence of drugs or alcohol. That is one of the reasons we are in favour of the employee assistance program, which alleviates and eliminates that problem. Perhaps we are getting into semantics here, Senator.

**Senator MacDonald (Halifax):** I think Senator Stewart is a little puzzled on this point, however.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, Mr. Chairman, I was not talking about this point at all. I was talking about the medical examination, not about testing for drugs or alcohol. I think the latter is a separate subject that deserves distinct treatment. I was concerned with the patient's medical condition, with no relation to drugs or alcohol except in a very incidental way. It seems to me that on the one hand inadequate onus is placed upon the carrier to assure that the people it puts in charge of its equipment are in good medical condition. This bill proposes, however, that if an employee goes to a physician or an optometrist and that physician or optometrist discovers a condition that might be dangerous, he is supposed to report it. There seems to me to be a sort of incongruity there that is hard to defend on any ground. I am not talking about drugs or alcohol at all at this point. I believe Senator MacDonald sees my point.

**Senator MacDonald (Halifax):** Yes, I do, Senator.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Hainsworth, do you think that the onus of assuring, insofar as it is reasonably possible so to do, that the employee is fit to operate the equipment in terms of his general health should be placed on the employer and the employee as distinct from the physician or optometrist?

[Traduction]

obligatoires? Dans ce cas, le pourcentage des répondants d'accord passait à 76,9 p. 100. Si je vous comprends bien, vous dites qu'il ne devrait pas y avoir de tests obligatoires si on n'a pas la preuve qu'il existe un problème d'abus d'alcool et de drogues?

**M. Hainsworth:** Nous ne pensons pas que ce soit un problème très répandu et nous sommes fondamentalement d'accord avec le Ministre à ce sujet. Si je me souviens bien, d'ailleurs, celui-ci n'avait pas recommandé de tests obligatoires et aléatoires, contre lesquels nous nous opposons également, mais plutôt des tests dans des cas particuliers, par exemple d'accidents.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Est-ce qu'un test réalisé pour un motif raisonnable n'est pas la même chose qu'un test aléatoire?

**M. Hainsworth:** Pas pour nous.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je sais que les sociétés de chemins de fer ne réclament pas de tests aléatoires. Elles voudraient simplement des tests avant le recrutement, en cas d'accidents, etc.

**M. Hainsworth:** Nous sommes d'accord avec les tests avant le recrutement et après un accident. Nous en comprenons parfaitement la justification. Croyez-moi, nous ne tenons absolument pas à voir arriver devant nous, sur les rails de chemin de fer, une locomotive conduite par quelqu'un sous l'emprise de drogues ou d'alcool. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes en faveur du programme d'aide aux employés, qui est destiné à lutter contre ce genre de problème. C'est peut-être simplement un problème de sémantique.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je crois que le sénateur Stewart est encore perplexe.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non, monsieur le président, ce n'est pas du tout cette question qui me préoccupait. Je parlais pour ma part des examens médicaux, pas des tests de dépistage de la drogue ou de l'alcool, qui constituent un sujet différent exigeant des mesures différentes. En ce qui concerne les examens médicaux normaux, j'ai le sentiment qu'on n'attribue pas assez de responsabilité aux transporteurs pour ce qui est de veiller à ce que les employés soient aptes à faire leur travail. Le projet de loi envisage en effet d'obliger le médecin ou l'optométriste à signaler à l'employeur tout problème constaté chez un employé. Cela me paraît assez difficile à défendre. Je ne parle pas du tout ici de drogue ou d'alcool. Vous voyez ce que je veux dire, sénateur MacDonald?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Très bien.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** M. Hainsworth, dans la mesure où il serait possible de garantir que l'employé est médicalement apte à utiliser l'équipement du transporteur, ne pensez-vous pas que c'est l'employeur et l'employé lui-même qui devraient avoir la responsabilité de s'en assurer, et non pas le médecin ou l'optométriste?



[Text]

**Mr. Hainsworth:** Yes, I could agree with that.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, that is all I wanted to ask on that point. I do have a few questions on the drug and alcohol aspect, but I think Senator MacDonald wants to pursue that further.

**Senator Davey:** Mr. Hainsworth, I would be interested to know why you are opposed to random mandatory testing.

**Mr. Hainsworth:** We consider it a human rights problem.

**Senator Davey:** Is that the sole reason?

**Mr. Hainsworth:** That is basically the sole reason. Where random mandatory testing has been done in the United States—and we have members in the United States—we feel that it leads to employee harassment rather than any real discovery of drug or alcohol abuse. We feel it gives unnecessary leverage to junior company officers who are doing this random testing. We feel that the EAP program could do considerable to eliminate the actual drug and alcohol abuse problem. In most terminals where it would be possible to report an employee and not have him fired, the employees themselves know who is abusing drugs and alcohol, if such is the case, and generally the company officers are also aware.

We feel that random mandatory testing is really a form of harassment rather than a check and balance of a drug and alcohol problem.

**Senator Davey:** Yet, you say that employees know who the other employees are?

**Mr. Hainsworth:** Yes.

**Senator Davey:** What is done about that?

**Mr. Hainsworth:** I have to say, of course, that what is done is not always the right thing, as we all know. We asked the senior officer of a company in the United States to come to Canada to testify before the House of Commons committee. He illustrated how well the EAP program had worked to eliminate drugs and alcohol on his particular railroad, which has approximately 45,000 employees. The name of the railway is CSX. His testimony before the House of Commons committee, in my view, that helped to institute that section in the act, because he knew what he was talking about. He administered the program, and he was able to show the results. We think the drug and alcohol problem should be attacked through the EAP program, and not be done as a form of harassment with mandatory testing.

**Senator Davey:** I agree with you, but I must say that I am becoming increasingly concerned.

**Mr. Hainsworth:** As a matter of fact, I met this gentleman, whose name is Mr. Wick—he is vice-president of CSX—approximately one month ago in the United States. He offered to come to Canada to show the two major Canadian railways how the EAP program works on his railroad and give them any help he could to institute the program. He made the offer quite freely during a discussion we had on the subject.

[Traduction]

**M. Hainsworth:** Je suis d'accord.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je n'ai pas d'autre question sur ce sujet, M. le président. Je voudrais par contre en poser quelques-unes sur les problèmes de drogue et d'alcool, mais je le ferai lorsque le sénateur MacDonald aura terminé.

**Le sénateur Davey:** M. Hainsworth, j'aimerais savoir pourquoi vous vous opposez à des tests obligatoires et aléatoires.

**M. Hainsworth:** Parce que c'est une infraction aux droits de la personne.

**Le sénateur Davey:** C'est votre seule raison?

**M. Hainsworth:** Oui, c'est notre seule raison. Comme nous avons des membres aux États-Unis, nous savons que les tests obligatoires et aléatoires qui y ont été appliqués risquent de provoquer des actes de harcèlement plutôt que de révéler des abus réels de drogue ou d'alcool. Nous pensons que ce genre de test donne inutilement un pouvoir excessif aux cadres intermédiaires. À notre avis, le PAE pourrait être extrêmement utile pour lutter contre ce genre de problème. Vous savez, si des employés font abus de drogue ou d'alcool, leurs collègues le savent généralement très bien, tout comme les cadres de la société.

Nous estimons que les tests obligatoires et aléatoires constituent plus une forme de harcèlement qu'un mécanisme réel de lutte contre l'abus d'alcool et de drogue.

**Le sénateur Davey:** Vous dites que les employés connaissent généralement ceux qui abusent de telles substances?

**M. Hainsworth:** Oui.

**Le sénateur Davey:** Et que font-ils?

**M. Hainsworth:** Je sais qu'ils ne font pas toujours ce qu'ils devraient, comme dans d'autres domaines. Nous avons demandé à un cadre supérieur d'une société américaine de venir au Canada pour témoigner devant le Comité de la Chambre des communes. Il a expliqué comment le programme d'aide aux employés de la société de chemins de fer CSX a permis d'éliminer l'abus de drogue et d'alcool parmi les 45 000 employés de sa société. À mon avis, son témoignage devant le Comité de la Chambre des communes a contribué à l'intégration de cette disposition dans le projet de loi, car il savait très bien de quoi il parlait. Il avait été responsable du programme et il en connaissait bien les résultats. Nous sommes convaincus que l'abus de drogue et d'alcool est un problème qu'il faut résoudre par le truchement du PAE, non par des tests obligatoires qui constituent une forme de harcèlement.

**Le sénateur Davey:** Je suis d'accord avec vous, mais je dois dire que je suis de plus en plus inquiet.

**M. Hainsworth:** En fait, j'ai rencontré ce témoin, M. Wick, vice-président de CSX, il y a environ un mois aux États-Unis. Alors que nous discutons, il m'a proposé, tout à fait spontanément, de venir au Canada montrer aux deux sociétés canadiennes de chemins de fer comment elles pourraient mettre sur pied un programme d'aide aux employés.

[Text]

**Senator Davey:** Would the program be mandatory?

**Mr. Hainsworth:** On his railroad the program is mandatory. They have quite a few guidelines.

**Senator MacDonald (Halifax):** How does it work, Mr. Hainsworth?

**Mr. Hainsworth:** It is working very well. I cannot remember the statistics offhand, but it is working very well. If I remember correctly, the program has an 80 per cent success rate. The officers from our union on that railroad swear by it. They also, surprisingly, swear by Bill Wick, who is a company officer. That is sometimes unusual, but they get along very well with him, and they are very proud of their program and how well it is working.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** When you say an 80 per cent success rate, what are you talking about? Success in achieving what?

**Mr. Hainsworth:** The employees can enter into the program in several ways.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You used the initials EAP. What program are you talking about?

**Mr. Hainsworth:** Employee Assistance Program.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Who is this program for?

**Mr. Hainsworth:** This program is for employees who have a drug or alcohol-related problem. Under the CSX program they can have family problems of various sorts that they would also be assisted with.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So the fact that they have a problem has first to be discovered. Then you are telling us that you are satisfied to have 20 per cent of those who enter into the program continue in operation with the railway company; is that what you are saying?

**Mr. Hainsworth:** Do not get me wrong. If they are in the 20 per cent that fail, they are gone.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** How is success or failure tested?

**Mr. Hainsworth:** For the first while participants have to report to officers in the program on a regular basis. I cannot remember the exact length of time. They are monitored, and if there is any failure on their part and they do not get immediately back into the program they are not tolerated.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The program runs for a certain length of time. Are the participants allowed to operate locomotives during the period when it is not known if the program will work or not work in their case?

**Mr. Hainsworth:** After going through a program of rehabilitation, they have to be, for lack of a better word, certified that they are okay to operate a locomotive.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Before they are certified and while they are in the program are they allowed to go out on the roads?

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** La participation au programme serait-elle obligatoire?

**M. Hainsworth:** Chez CSX, elle l'est. Toutes sortes de modalités ont été établies.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Quels sont les résultats, M. Hainsworth?

**M. Hainsworth:** Ils sont excellents. Je ne me souviens plus des statistiques exactes mais je crois que le taux de succès est de l'ordre de 80 p. 100. Les membres de notre syndicat qui travaillent chez CSX en sont extrêmement satisfaits. Je dois d'ailleurs également vous dire qu'ils ne jurent que par Bill Wick, qui est un cadre supérieur de la société, ce qui est relativement inusité. Ils s'entendent très bien avec lui et ils sont très fiers du programme.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Quand vous dites que le taux de succès est de 80 p. 100, qu'est-ce que cela veut dire?

**M. Hainsworth:** Les employés peuvent participer au programme de plusieurs manières.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous avez utilisé le sigle PAE. Qu'est-ce que cela signifie?

**M. Hainsworth:** Programme d'aide aux employés.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** À qui ce programme est-il destiné?

**M. Hainsworth:** Aux employés qui ont un problème d'alcool ou de drogue. Chez CSX, le programme peut également aider les employés qui ont des problèmes familiaux de nature variable.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mais cela suppose qu'on sache qu'ils ont un problème. D'autre part, vous semblez nous dire que vous êtes satisfait de constater que 20 p. 100 des personnes ayant bénéficié du programme puissent continuer de travailler pour la société de chemins de fer, malgré leur échec?

**M. Hainsworth:** Détrompez-vous: les 20 p. 100 de participants qui échouent sont renvoyés.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Comment calcule-t-on les taux de succès ou d'échec?

**M. Hainsworth:** Au début, les participants au programme doivent rester régulièrement en contact avec les responsables. Je ne sais plus pendant combien de temps vaut cette exigence. Quoi qu'il en soit, durant cette période, on surveille leur évolution et, s'ils rechutent, ils ne peuvent pas réintégrer immédiatement le programme.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pendant la période de participation au programme, les employés sont-ils autorisés à conduire des locomotives?

**M. Hainsworth:** Quand leur participation au programme s'achève, ils doivent en quelque sorte obtenir un certificat garantissant qu'ils peuvent conduire une locomotive.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mais avant d'obtenir ce certificat, c'est-à-dire pendant qu'ils participent au programme, sont-ils autorisés à conserver leurs fonctions?

[Text]

**Mr. Hainsworth:** No.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What is the rate of recidivism? Once they get a certificate, do any of them go back to their old ways?

**Mr. Hainsworth:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What is the rate?

**Mr. Hainsworth:** I believe it is approximately 20 per cent, and that part is not tolerated.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am talking about the case where the program has succeeded and the person is in the 80 per cent bracket. Do any of those who have been certified fall back into their old ways?

**Mr. Hainsworth:** Yes. If I remember the figure correctly, approximately 20 per cent.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So it is 20 per cent in both cases. The program does not work in 20 per cent and, of the 80 per cent, 20 per cent fall back into their old ways?

**Mr. Hainsworth:** It is 20 per cent of the total entering the program who are put in the program through various ways. Either they report themselves, fellow employees report them, or company officers report them.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** When you talk about random mandatory testing, the kind of testing to which your Brotherhood objects, I take it that you are not objecting to the kind of testing that is commonly known as the use of a breathalyzer on the highway? Let us say that I am driving along a highway, and I happen to be very weary and nodding in my car. I weave a little bit, a police officer sees me and hauls me over. I take a breathalyzer, and—lo and behold.—I am stone sober. You are not objecting to that kind of testing, are you?

**Mr. Hainsworth:** No. The term for that is “just cause”.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What is your reaction to the provision in clause 18, which states:

The Governor in Council may make regulations—

And then we go down to subparagraph (iv) on page 15 of the bill which states:

the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs by those persons,—

That is general language. Are you objecting to the generality of that language?

**Mr. Hainsworth:** No.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** But suppose the regulations are made so as to require random mandatory testing?

**Mr. Hainsworth:** Then we would be objecting to it.

**Senator MacDonald (Halifax):** I have a supplementary question.

[Traduction]

**M. Hainsworth:** Non.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Quel est le taux de récidive? Y a-t-il des cas de rechute?

**M. Hainsworth:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Quel en est le taux?

**M. Hainsworth:** Je crois que c'est environ 20 p. 100, et ceux-là ne sont pas tolérés.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** En ce qui concerne les 80 p. 100 de ceux qui réussissent, y a-t-il des cas de rechute?

**M. Hainsworth:** Oui. Si je me souviens bien, c'est environ 20 p. 100.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est donc 20 p. 100 dans les deux cas. Pour 20 p. 100 des participants, le programme n'a aucun effet et, sur les 80 p. 100 qui réussissent, 20 p. 100 retrouvent plus tard leurs anciennes habitudes?

**M. Hainsworth:** Il s'agit de 20 p. 100 du nombre total de participants au programme, qu'ils aient pris la décision eux-mêmes ou qu'ils aient été signalés par des collègues ou des supérieurs.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si la Fraternité des cheminots s'oppose aux tests obligatoires et aléatoires, s'oppose-t-elle également aux autres types de tests, par exemple à l'alcootest? Il peut arriver qu'un agent de police fasse subir un alcootest à un conducteur tout à fait sobre, parce qu'il a constaté qu'il ne conduisait pas tout à fait droit, mais c'est peut-être simplement parce que le conducteur était fatigué. Vous ne vous opposez pas à ce genre de test, n'est-ce pas?

**M. Hainsworth:** Non, car le test est alors appliqué pour une raison valable.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Que pensez-vous de l'article 18, qui stipule que:

Le gouverneur en conseil peut, par règlement . . .

Puis, à l'alinéa c):

régir la consommation d'alcool et de drogues par eux . . .

Croyez-vous que cet article soit de portée trop générale?

**M. Hainsworth:** Non.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mais on pourrait fort bien se fonder sur cet article pour imposer, par règlement, des tests aléatoires?

**M. Hainsworth:** Dans ce cas, nous nous y opposerions.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je voudrais poser une question supplémentaire.



[Text]

In the survey I referred to earlier by the task force on the control of drug and alcohol abuse in the railway industries, which is a Canadian report, you will remember, the second last paragraph states:

In terms of the effectiveness of the EAP, it is surprising to note the number of people who are not aware of its existence or who do not believe that it is accessible to others. Furthermore, it appears that there is a lack of confidence in the effectiveness of the program among a number of employees.

That is a strong indictment of the program.

**Mr. Hainsworth:** From what are you quoting, may I ask?

**Senator MacDonald (Halifax):** I am quoting from the report commissioned by Mr. Crosbie when he was the minister a year ago April. It is the final report, October 1987, and is entitled: "Survey of Persons Employed in Positions Critical to Railway Safety." It is a Canadian report.

**Mr. Hainsworth:** In Canada, so far the EAP programs have not been entirely as we would wish—and I am only speaking generally. Some of the programs have worked well. I have personally observed in various areas that if, for instance, the vice-president of a region of a particular railway was behind the program, offered his considerable support and saw that the actual people administering the program were fully trained in it, and things like that, the program worked well.

In one particular area—and I will not give names, because I will not have the railways phoning me and saying that I missed out a comma or something—when the vice-president left, his successor had a different view of EAP programs, and the EAP program there ceased to be the great success it had been under the previous vice-president. So we are happy that it is enshrined in this legislation because the unions will be fully consulted. We hope that there will be sufficient thrust by senior officers of both railways so that the EAP program will do what it can do, and what we have seen it do, not only in the United States and in the CSX case I mentioned, but also on both railways in Canada.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, following the testimony of Ms. Wilcott of Canadian Labour Congress may we have your permission to call two other witnesses from the department to explain to us the genesis of this whole thing, how it came about and where they are now—particularly in light of the report of the other place, which deals with this whole matter of the EAP and its effectiveness? I think we will get a clearer idea of exactly where the government is going with respect to both the drug matter and Senator Stewart's original question with regard to safety.

I think Mr. Thacker can indicate the witnesses who would be willing to appear from his department; they know the background of it.

**The Acting Chairman:** Mr. Hainsworth, St. Thomas, Ontario is where the Chesapeake and Ohio, the former New York Central, the Wabash Railway and Norfolk and Western—

[Traduction]

Dans le rapport du Comité spécial sur l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie des chemins de fer, rapport canadien que j'ai évoqué tout à l'heure, je lis ceci:

En ce qui concerne l'efficacité du PAE, il est étonnant de constater que beaucoup de personnes n'en connaissent pas l'existence ou croient qu'elles ne peuvent pas y avoir accès. On a de plus le sentiment que beaucoup d'employés ne sont pas du tout convaincus de son efficacité.

C'est là une critique assez sévère du programme, n'est-ce pas?

**M. Hainsworth:** D'où vient cette citation?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Du rapport commandé par M. Crosbie en avril dernier. C'est le rapport final publié en octobre 1987 sur une enquête réalisée auprès des personnes occupant des postes critiques pour la sécurité ferroviaire.

**M. Hainsworth:** Je dois dire qu'au Canada les programmes d'aide aux employés n'ont généralement pas encore été mis en œuvre comme nous le voudrions. Ce que j'ai pu constater c'est que, par exemple, si le vice-président régional d'une société de chemins de fer appuie résolument le programme et veille à ce que ses responsables reçoivent une formation adéquate, les résultats sont généralement très satisfaisants.

Je connais une région, que je ne mentionnerai pas ici parce que je ne veux pas avoir les dirigeants des sociétés de chemins de fer sur le dos, où le programme local a perdu beaucoup de son efficacité quand le vice-président a été remplacé par quelqu'un qui avait une opinion différente des programmes d'aide aux employés. Nous sommes heureux de voir que ces programmes sont maintenant mentionnés dans le projet de loi, car les syndicats pourront ainsi être complètement consultés. Nous espérons que les cadres supérieurs des deux sociétés de chemins de fer seront assez sérieux pour permettre aux programmes d'aide aux employés de produire des résultats aussi bénéfiques que ceux que nous avons déjà pu constater, non seulement aux États-Unis dans le cas de CSX, mais également au Canada.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Lorsque nous aurons entendu M<sup>me</sup> Wilcott, du Congrès du travail du Canada, vous serait-il possible, monsieur le président, de convoquer deux autres témoins du ministère, qui pourront nous expliquer en détail la nature et l'efficacité des programmes d'aide aux employés, considérant les commentaires faits à ce sujet dans le rapport du Comité de la Chambre? Je pense que cela nous donnerait une bien meilleure idée des intentions précises du gouvernement à l'égard non seulement des questions de drogues, mais également des problèmes généraux de sécurité.

M. Thacker pourra nous dire quels sont les deux témoins de son ministère qui seraient prêts à témoigner à ce sujet.

**Le président suppléant:** Si je ne me trompe, M. Hainsworth, St. Thomas, en Ontario, est le point de convergence de l'ancienne Chesapeake and Ohio, de l'ancienne New York

[Text]

run. They are and are called CSX now. Do they not have an EAP program that is working quite well?

**Mr. Hainsworth:** That is my understanding, yes.

**The Acting Chairman:** Did the local chairman of the brotherhood not appear before the House of Commons committee about a month ago? I believe he did.

**Mr. Hainsworth:** He could have.

**The Acting Chairman:** He appeared along with Mr. Wick.

**Mr. Hainsworth:** No; appearing with Mr. Wick before the house committee was the general manager or vice-president—I cannot remember which—of that portion. I think it was that day.

**The Acting Chairman:** How many accidents have CN and CP had where the use of drugs or alcohol abuse was the cause of the accident?

**Mr. Hainsworth:** I do not have those statistics.

**The Acting Chairman:** It is not too many?

**Mr. Hainsworth:** Not too many, no. There is the famous Hinton case, but that had other ramifications.

**The Acting Chairman:** The judge's report stated that no alcohol or drugs were involved in that accident; it was more or less a lack of rest in violation of the rules.

**Mr. Hainsworth:** Yes.

**The Acting Chairman:** Under subparagraph 18(1)(c)(ii) it states:

hours of work and rest periods to be observed by those persons,—

What happens if you are on spare board service and are on call 24 hours a day or are on full service and are on call 24 hours a day? I notice in today's *Toronto Star* the heading "Job Opportunity Train Service Employee" by the Canadian National Railway. It states:

"Join the CN Team"

Working conditions:

Outdoor work in all weather. On call 24 hours a day, and available on two hours notice. Possible assignment to a location other than where hired. You may be away from home for variable periods of time.

We have been doing that for 50 years. What happens to subparagraph (ii) "hours of work and rest periods to be observed by those persons," when the Governor in Council may make regulations. We now have cases in the McMillan yard where the conductor steps off a caboose at the administration building and the head-in is delayed two or three hours before he can get back to the administration building, where he can take his rest. If the rules and regulations stipulate eight hours, then it is

[Traduction]

Central, de la Wabash Railway et de la Norfolk and Western. Toutes ces sociétés de chemins de fer ont été fusionnées dans ce qui s'appelle maintenant CSX, qui a un PAE très efficace, n'est-ce pas?

**M. Hainsworth:** Oui.

**Le président suppléant:** Si je me souviens bien, le président local de votre Fraternité a comparu devant le Comité de la Chambre des communes, il y a environ un mois, n'est-ce pas?

**M. Hainsworth:** Peut-être bien.

**Le président suppléant:** Il a témoigné avec M. Wick.

**M. Hainsworth:** Non, je crois que c'était le directeur général ou le vice-président qui avait témoigné avec M. Wick devant le Comité de la Chambre des communes.

**Le président suppléant:** Combien y a-t-il eu d'accidents du CN et du CP causés par l'abus de drogue ou d'alcool?

**M. Hainsworth:** Je ne sais pas.

**Le président suppléant:** Le chiffre ne doit pas être très élevé?

**M. Hainsworth:** Non, je ne crois pas. Il y a évidemment le célèbre accident de Hinton, mais, dans ce cas, il y a également eu d'autres facteurs.

**Le président suppléant:** Dans son rapport, le juge a déclaré que cet accident n'avait pas été provoqué par des problèmes d'alcool ou de drogue, mais plutôt par le manque de repos du chef de train, contrairement au règlement.

**M. Hainsworth:** Oui.

**Le président suppléant:** L'alinéa 18(1)(c) du projet de loi prévoit également que le gouverneur en conseil pourrait, par règlement, régir:

L'alternance de leurs périodes de travail et de repos . . .

Que se passe-t-il si l'employé est en disponibilité 24 heures par jour? J'ai vu l'autre jour une offre d'emploi du CN dans le *Toronto Star*, intitulée «Offre d'emploi dans les chemins de fer». Voici ce qu'elle disait:

«Faites partie de l'équipe du CN»

Au chapitre des conditions de travail:

Travail en plein air par tous les temps. En disponibilité 24 heures par jour, avec possibilité d'affectation à deux heures de préavis. Affectation éventuelle dans une région autre que celle du recrutement. Absences du foyer durant des périodes variables.

Cela fait 50 ans que nous fonctionnons comme cela. Que se passera-t-il quand le gouverneur en conseil aura fixé de nouvelles règles concernant l'alternance des périodes de travail et de repos? On a aujourd'hui le cas, dans la gare McMillan, du chef de train qui descend du wagon de queue à l'immeuble de l'administration alors que l'équipe de tête ne peut y arriver que deux ou trois heures plus tard pour entamer sa période de repos. Si le règlement prévoit huit heures de repos, il se peut



[Text]

possible that the head-in crew would only have five hours of rest. In your opinion, is that enough rest?

**Mr. Hainsworth:** Presently, Mr. Chairman, there is an interim regulation on mandatory rest and, if anyone has been on duty for more than eight hours, he must have a minimum of six hours of rest. Also, the contracts come into play and therefore, if a member of a crew feels that he has not had sufficient rest, he can book rest so that he does have sufficient rest before going back to work.

**The Acting Chairman:** Mr. Hainsworth, I believe you were around during the war and after the war, when the railroads were busy and we were going day and night; if you booked rest, it did not mean a thing. They would call you up and threaten to fire you or pull you out of service if you did not appear. What happens under this new bill, C-105, if the railroads become busy and they need men and they need trains?

**Mr. Hainsworth:** You can still book the rest and they still have to respect it. By the way, Mr. Chairman, I have to disagree. I was around as a boy during the war—

**The Acting Chairman:** Then I am a little older than you are.

**Mr. Hainsworth:** —but I was not on the railway. I lived in a railway town. I do know that during the war a lot of things such as that did happen. However, it has not happened in my 40 years of experience on the railway. If you book rest, you are entitled to a minimum. In other words, if you book 12 hours of rest, you are entitled to the 12 hours of rest. However, if it goes over that, then they can call you in. In other words, under most contracts, if you have booked, say, 18 or 20 hours, then they can call you after 12 hours.

However, I have not heard of anyone having the experience where the railways have forced anyone to go to work after they have booked rest. The entitlement is that, when an employee is away from home, generally he is allowed eight hours and you can have eight hours of rest if you so require it. At home, the entitlement is actually 16 hours of rest. If you book more than that, they can call you, but even beyond the 16 hours, they generally do not call.

**The Acting Chairman:** During the war and after the war those rules did not apply.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, the witness is talking about the modern era.

**The Acting Chairman:** After 42.5 years of service with CNR, it is my impression that they can do anything they want.

Mr. Hainsworth, clause 18 of the bill reads as follows:

- (1) The Governor in Council may make regulations . . .
- (c) respecting . . .
- (iv) the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs . . .

Can you tell me what would happen in the following case? A man is on the square board; he is on pool service. He and his wife go out for dinner; he has a couple of glasses of wine or a glass of beer. He then goes to work at midnight. The Governor

[Traduction]

fort bien que l'équipe de tête n'ait alors que cinq heures de repos effectif. Est-ce suffisant?

**M. Hainsworth:** Il existe actuellement un règlement provisoire sur les périodes de repos obligatoires stipulant que quiconque a été en service pendant plus de huit heures doit avoir au moins six heures de repos. D'autre part, les employés sont protégés par les conventions collectives, qui leur permettent de prendre du repos s'ils estiment qu'ils n'en ont pas eu assez avant de retourner au travail.

**Le président suppléant:** M. Hainsworth, vous vous souvenez probablement de l'époque, juste après la guerre, où nous devions travailler jour et nuit dans les gares et où il nous était impossible de prendre du repos. Si on en réclamait, on risquait d'être renvoyé ou d'être muté. Que se passera-t-il, avec le projet de loi C-105, si une situation semblable réapparaît un jour?

**M. Hainsworth:** Quand un employé s'inscrit pour une période de repos, l'employeur doit l'accorder. Je dois d'ailleurs dire que je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, M. le président. Pendant la guerre, quand j'étais enfant, . . .

**Le président suppléant:** Je suis probablement un peu plus âgé que vous, alors.

**M. Hainsworth:** . . . je ne travaillais pas pour les chemins de fer mais je vivais dans un centre ferroviaire important. Je sais que ce que vous venez d'expliquer se produisait mais, croyez-moi, depuis 40 ans, cela n'existe plus. Si un employé réserve une période de repos, il y a un minimum que l'employeur doit lui accorder. Autrement dit, s'il réclame 12 heures de repos, il y a droit. S'il en veut plus, l'employeur peut lui refuser les heures supplémentaires. Dans la plupart des conventions collectives, le minimum est de 12 heures.

Je n'ai jamais entendu parler de quelqu'un qui ait été obligé d'aller au travail alors qu'il avait réservé une période de repos. Normalement, quand l'employé est loin de chez lui, il a droit à huit heures de repos après huit heures de travail, s'il le demande. Chez lui, il a droit à 16 heures de repos. S'il en veut plus, on peut le lui refuser mais je dois dire que c'est également rare.

**Le président suppléant:** Nous n'avions pas les mêmes règles, pendant et après la guerre.

**Le sénateur Davey:** Le monde évolue, monsieur le président.

**Le président suppléant:** Après 42,5 années au CN, j'avais l'impression que l'employeur pouvait faire tout ce qu'il voulait.

M. Hainsworth, l'article 18 du projet de loi prévoit également que:

- (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement:
- c) . . . régir . . .
- la consommation d'alcool et de drogues . . .

Prenez le cas d'un cheminot devant travailler de nuit qui consomme un verre de vin ou de bière pendant le dîner, avant de se présenter au travail, à minuit. La société de chemins de fer pourrait fort bien l'empêcher de prendre son poste, si le gou-



[Text]

in Council may make regulations that will cover his situation. In other words, if the company wanted to press the issue, they could pull him out of service for the use of alcohol; is that right?

**Mr. Hainsworth:** That is correct, yes. The present rule, I believe, is 24 hours. As a matter of fact, if I may continue further on this subject, the House of Commons committee was somewhat surprised that we were on call 24 hours a day with a two-hour call. They were quite surprised at that statistic.

**The Acting Chairman:** Can you tell me whether this 12 hours of rest that you can book includes the two-hour call.

**Mr. Hainsworth:** The two-hour call is after the 12 hours. In other words, it is 12 hours of rest plus two hours.

**The Acting Chairman:** You are telling us that there is no way that they can call you before you have had your 12 hours of rest under the rules and regulations as they now exist?

**Mr. Hainsworth:** Under the rules and regulations they can ask you, but you do not have to respond.

**The Acting Chairman:** That is my point: they can ask you.

**Mr. Hainsworth:** Yes, that is right, they can ask you.

**The Acting Chairman:** Therefore, it is possible that what is happening in the McMillan Yard right now could happen after Bill C-105 is passed. The situation there, as I understand it, is that, although the head-in crew might book 12 hours of rest, due to the fact that they do not get back to the administration building for three hours they do not, in fact, actually get 12 hours of rest.

**Mr. Hainsworth:** As far as I know, the NTA is looking at the mandatory rest order, and I believe they will be holding discussions with management and the unions on that matter with the idea of possibly changing the present interim order on mandatory rest.

**The Acting Chairman:** Mr. Hainsworth, once we pass Bill C-105, the Governor in Council, or the cabinet or the minister, can make regulations, and this is the point that bothers me; Are CN and CP consulting with your brotherhood now, before the bill is passed, as to what rules and regulations or special instructions will be put in the timecards that are effective for approximately six months?

**Mr. Hainsworth:** They do not now, no, Mr. Chairman. They have been consulting with us on licensing, which is a regulation, but it was part of that regulation that they consult with us on that.

Presently, however, on rules and things of that nature, the companies do not truly consult with us.

**The Acting Chairman:** What about any special rules and regulations that they come up with? If something happens, quite often they put out a bulletin or add it to the bulletin book as a new rule or regulation. Do they, in fact, consult with your brotherhood on those new regulations?

**Mr. Hainsworth:** No, they do not, and as far as I know they are not very keen on the consultative process.

[Traduction]

verneur en conseil avait adopté un règlement prévoyant un intervalle minimum, n'est-ce pas?

**M. Hainsworth:** C'est exact. Si je me souviens bien, la règle actuelle est de 24 heures. Je dois d'ailleurs préciser que les membres du Comité de la Chambre des communes ont été très surpris d'apprendre que nous pouvions être en disponibilité 24 heures par jour, avec un préavis de deux heures.

**Le président suppléant:** La période de 12 heures de repos que l'employé peut réclamer comprend-elle ce préavis de deux heures?

**M. Hainsworth:** Non, le préavis de deux heures intervient après les 12 heures.

**Le président suppléant:** Cela signifie-t-il qu'il est impossible à la société de chemins de fer de vous forcer à reprendre le travail avant l'expiration de vos 12 heures de repos?

**M. Hainsworth:** Le règlement actuel autorise la société à en faire la demande mais le cheminot n'est pas obligé de répondre.

**Le président suppléant:** Mais elle peut le demander!

**M. Hainsworth:** C'est exact, elle peut le demander.

**Le président suppléant:** Il est donc possible que subsiste après l'adoption de ce projet de loi la situation qui prévaut actuellement dans la gare de triage McMillan. Même si l'équipe de tête réserve 12 heures de repos, elle risque de ne pas avoir ses 12 heures si elle ne peut pas se rendre dans l'immeuble de l'administration avant deux ou trois heures.

**M. Hainsworth:** Je crois savoir que l'Office national des transports étudie cette question des périodes de repos obligatoires et en discutera bientôt avec les sociétés de chemins de fer et les syndicats.

**Le président suppléant:** À l'heure actuelle, c'est-à-dire avant l'adoption de ce projet de loi, le CN et le CP consultent-ils votre syndicat au sujet des règlements ou des instructions spéciales qu'ils peuvent mettre en vigueur pendant une période d'environ six mois?

**M. Hainsworth:** Non, monsieur le président. Par contre, ils nous consultent sur les licences, parce que le règlement pertinent l'exige.

En ce qui concerne les autres règles de travail, les sociétés ne nous consultent guère.

**Le président suppléant:** Qu'en est-il des règles spéciales temporaires qu'elles adoptent de temps à autre? Dans ce cas, êtes-vous consulté?

**M. Hainsworth:** Non, les sociétés de chemins de fer ne sont pas très fortes sur la consultation.

[Text]

**The Acting Chairman:** What will happen then to the consultative process that is mentioned in Bill C-105? What do you think will happen? Do you think the companies will consult, or will the situation be that you will do as you are told?

**Mr. Hainsworth:** As far as we are concerned, they will consult. We have already had a couple of battles where, under regulations previous to this bill, the companies were required to consult. One instance was the one I just mentioned on licensing. One railway really does not like the consultative process, and this is apparent from the way in which they conduct themselves. On occasion, the collective unions have had to remind them of the requirements of the regulation, for instance, that they must consult with us.

**The Acting Chairman:** I think I know the railway you are talking about, because I worked for that outfit for many years. If you talked to them about safety, they might do something about it approximately five or six years after you brought it to their attention.

**Mr. Hainsworth,** do you agree that engineers should be licensed, or do you think we should continue as we are, which means that an employee writes the rules, which means one week plus one week on the engine? Do you think that that should be enough?

**Mr. Hainsworth:** Our union has placed itself on record as being in favour of licensing. Through the process of regulation, we have been a contributor throughout and we firmly believe in licensing, not only in Canada but in the United States.

**The Acting Chairman:** If there is no further discussion, on behalf of the committee I should like to thank you for your time and your testimony here today.

I now call on the officials from the Canadian Labour Congress.

**Ms. Linda Wilcott, Research and Program Developer, Educational Services, Canadian Labour Congress:** Mr. Chairman, let me introduce my colleagues. They are Mr. Louie Erlichman from the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Mr. Gord Johnson from the Canadian Union of Public Employees and Mr. Emile Vallée from the Canadian Labour Congress.

We are here today to respond to Bill C-105 and to make known the position of the Canadian Labour Congress on the issue of drug testing in the workplace. The Canadian Labour Congress is Canada's major national union body, representing 80 affiliated national and international unions, with a total membership of about 2 million members. Our principal role is to represent the interests of our members—and workers in general—at the national level. On March 10, 1988 the Canadian Labour Congress presented a brief to the Standing Committee on Transport of the House of Commons. Since that time Bill C-105 has been passed in the House of Commons, but we are still concerned about how it deals with the issue of drug testing.

[Traduction]

**Le président suppléant:** D'après vous, comment réagiront-elles aux dispositions du projet de loi C-105 concernant la consultation? Croyez-vous qu'elles vous consulteront vraiment ou qu'elles continueront à imposer leurs ordres?

**M. Hainsworth:** Croyez-moi, elles devront nous consulter. Nous nous sommes déjà battus pour qu'elles nous consultent dans le cadre d'autres règlements, par exemple au sujet des licences, comme je viens de le dire. Il y a une société de chemins de fer qui n'aime vraiment pas la consultation, et les syndicats doivent de temps à autre la rappeler à l'ordre.

**Le président suppléant:** Je crois savoir laquelle c'est, j'ai travaillé pour elle pendant très longtemps. À mon époque, quand on parlait de problèmes de sécurité, il fallait le faire pendant cinq ou six ans pour qu'elle commence à réagir.

D'après vous, M. Hainsworth, les mécaniciens devraient-ils obtenir une licence ou devrait-on maintenir le système actuel, qui signifie que l'employé passe un examen écrit après une semaine de formation théorique, et obtient ensuite une semaine de formation pratique? Croyez-vous que cela suffit?

**M. Hainsworth:** Notre syndicat a déjà pris position en faveur d'un système de certificat. Nous avons contribué à l'adoption du système de certificat, et nous sommes fermement convaincus qu'il faut le maintenir, pas seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis.

**Le président suppléant:** S'il n'y a pas d'autres questions, je vous remercie très sincèrement d'avoir pris la peine de venir témoigner devant notre Comité.

Je vais maintenant convoquer les représentants du Congrès du travail au Canada.

**Mme Linda Wilcott, agent de recherche et de programme, Services éducatifs, Congrès du travail du Canada:** Je vais vous présenter les personnes qui m'accompagnent, M. le président. Ce sont M. Louie Erlichman, de l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aéro-astronautique, M. Gord Johnson, du Syndicat canadien des employés de la Fonction publique, et M. Emile Vallée, du Congrès du travail du Canada.

Nous nous présentons aujourd'hui devant votre Comité pour vous communiquer la position du Congrès du travail du Canada sur la question des tests de dépistage de la drogue sur les lieux de travail. Le Congrès du travail du Canada est la principale centrale syndicale du pays, représentant 80 syndicats nationaux et internationaux affiliés, ayant en tout environ 2 millions de membres. Sa première fonction consiste à défendre ses membres, et les travailleurs en général, au niveau national. Le 10 mars 1988, le Congrès du travail du Canada a présenté un mémoire au Comité permanent des transports de la Chambre des communes étudiant le projet de loi C-105. Depuis lors, ce projet de loi a été adopté par la Chambre mais nous sommes toujours très préoccupés par ses dispositions relatives aux tests de dépistage de la drogue.



*[Text]*

Bill C-105 is a permissive piece of legislation in that it allows current drug testing to continue and allows for testing in the future. As the act now stands, the issue of drug testing is not spelled out. Subparagraph 18(1)(c)(iv) only indicates control and prohibition in the workplace. What concerns us is that this leaves the door wide open to the making of a regulation by Governor in Council to introduce drug testing in the workplace. Company policy or rules may become law. This is a very unsatisfactory way to proceed to make laws. It certainly is not democratic.

According to a January 19, 1988 press release, the Honourable John Crosbie stated his intention to make drug testing for rail workers part of the proposed Railway Safety Act. The CLC is here today because this is the first piece of legislative action that provides for workplace drug testing, so we wish to make our position clear. Other railway unions will be addressing the broader issues covered in Bill C-105, and it is not our intention to deal with those today. Many of our affiliates are concerned that, if the door to drug testing is opened even a crack in one sector, it will be only a matter of time until drug testing is rationalized as appropriate and, is, therefore, extended to other sectors. It is for this reason that we have chosen to limit our remarks strictly to the drug testing issue.

It has only been within the past two or so years that drug testing has become a popular issue of controversy in Canada. In December 1986 the CLC released a position paper on mandatory drug testing. Our position remains clear: We are against employment-related alcohol and drug testing, for any reason whatsoever. The labour movement has traditionally dealt with the issue of alcohol and drug abuse or dependency through peer assistance, worker-help programs, education, prevention, rehabilitation, and by identifying contributing workplace and social factors that must be changed.

Alcoholism and drug addiction are illnesses. They are a health and social problem at all levels of society. There is a tendency to turn to testing as a "quick-fix" solution, but the labour movement believes that this approach has many more disadvantages than advantages. The CLC is strongly opposed to any form of workplace alcohol and drug testing—be it mandatory, pre-employment, just-cause, medical monitoring, medical-testing, or after an accident. A copy of the CLC position paper on mandatory drug testing was sent to you along with our written presentation.

There is great concern about the validity of drug tests. According to the data available, we do not believe that the tests can identify drug abusers or identify impairment. The U.S. Center for Disease Control revealed that error rates were as high as 63 per cent. Such inaccuracies may have serious negative consequences for workers with regard to job opportunity, job security and job advancement. The mishandling or mislabelling of urine samples by laboratory staff can also lead to erroneous test results. There is a racial bias in these drug tests. Black workers may have a high concentration of mela-

*[Traduction]*

Le projet de loi C-105 autorise les tests qui sont actuellement appliqués, et en autorisera d'autres à l'avenir, mais sans jamais parler précisément de tests de dépistage de la drogue. L'alinéa 18(1)c) parle uniquement de régir ou d'interdire la consommation d'alcool et de drogues sur les lieux de travail. Ce qui nous préoccupe, c'est que cela donne toute latitude au gouverneur en conseil pour imposer des tests de dépistage sur les lieux de travail. Autrement dit, les règlements appliqués par les entreprises risquent d'avoir force de loi. Selon nous, c'est une manière très bizarre de légiférer, qui n'a vraiment rien de démocratique.

Dans un communiqué de presse du 19 janvier 1988, l'honorable John Crosbie annonçait qu'il avait l'intention d'introduire dans la Loi sur la sécurité ferroviaire des dispositions concernant les tests de dépistage de la drogue. Comme le projet de loi C-105 est le premier texte législatif abordant ce problème, le CTC comparait aujourd'hui précisément pour exposer sa position sur cette question. D'autres syndicats de cheminots aborderont les autres aspects du projet de loi mais, pour notre part, nous n'en traiterons pas aujourd'hui. Beaucoup de nos syndicats affiliés craignent que l'acceptation des tests de dépistage de la drogue sous quelque forme que ce soit, même dans un contexte très restreint, n'aboutisse à long terme à la généralisation de ces tests dans d'autres domaines. Voilà pourquoi nous avons décidé, aujourd'hui, de parler uniquement de cette question.

La question des tests de dépistage de la drogue ne suscite de controverses au Canada que depuis deux ou trois ans. En décembre 1986, le CTC a publié sa position sur les tests obligatoires, et elle n'a pas changé depuis: nous sommes contre les tests de dépistage d'alcool et de drogue reliés à l'emploi, quelle qu'en soit la raison. La réaction traditionnelle du mouvement syndical aux problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie consiste à agir par l'aide des collègues, les programmes d'aide aux travailleurs, l'éducation, la prévention, la désintoxication et la résolution des facteurs sociaux et professionnels susceptibles de contribuer au problème.

L'alcoolisme et la toxicomanie sont des maladies. Ce sont des problèmes sociaux et médicaux qui touchent toutes les couches de la société. Il est facile d'envisager les tests de dépistage comme la solution «miracle» mais le mouvement syndical estime qu'ils présentent plus d'inconvénients que d'avantages. Le CTC est fermement opposé à toute forme de tests de dépistage d'alcool et de drogue sur les lieux de travail, qu'il s'agisse de tests obligatoires, avant le recrutement, avec justification, sous contrôle médical, sous administration médicale ou après un accident. Un exemplaire du document du CTC sur cette question vous a été adressé avec notre mémoire.

Beaucoup doutent de la validité des tests de dépistage de la drogue. Selon les données disponibles, nous ne croyons pas qu'ils permettent d'identifier les toxicomanes ni les personnes ayant des facultés affaiblies. Selon le Centre américain de contrôle des maladies, les pourcentages d'erreur peuvent atteindre 63 p. 100. De tels risques d'erreur peuvent avoir des conséquences catastrophiques pour les travailleurs, en ce qui concerne les possibilités d'emploi, la sécurité d'emploi et les possibilités de promotion. Des erreurs de manipulation ou d'étiquetage des échantillons d'urine par le personnel de labo-



## [Text]

nin, which is their skin pigment and which has an ion identical to THC—the active ingredient in marijuana or hashish—and could therefore produce a positive result. Drug tests, both the preliminary and more sophisticated followup ones, do not show whether or not the person is impaired, do not predict the worker's ability to perform the essential duties of the job, and do not indicate when the drug use occurred.

Not only are drug tests inaccurate, but the invasion of privacy, the humiliation and the loss of self-esteem is surely not justified. Chances are employers will not choose to followup the preliminary immuno assay tests which cost around \$20 to \$30 per urine sample, with the more sophisticated chromatographic test, which costs between \$75 and \$100 per sample, because of the expense. The result will be many "false positives" which may permanently and negatively affect peoples' lives.

Drug testing cannot differentiate between a legal and illegal drug. Many people take prescription drugs or over-the-counter drugs and continue to effectively carry out their workplace duties. Alcohol and prescription drugs are condoned, even promoted through advertising, and consequently society's problems are reflected in the workplace. Drug and alcohol testing will neither solve the problem of substance abuse nor help the people.

We in the labor movement find it ironic that those very employers who have said no to union health and safety demands during collective bargaining are now saying they are concerned with the safety of workers and of the public. Drug testing is a red herring and is designed explicitly to draw attention away from other causes of health and safety hazards that cause accidents. It is an attempt to shift the burden of responsibility of safety problems onto employees and to hide employer failure to ensure safe and healthy workplaces. Employers are inflating the drug problem on the railways by using questionable surveys and announcing dubious survey results which suit their purposes. We do not think the survey used is credible, and the test results are questionable.

A 1987 Queen's University study entitled—"Policy Study: Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace" states:

The literature on the extent of drug use in the workplace is extensive but most of it is anecdotal, descriptive or speculative . . . The extent of drug use and abuse in workplaces in Canada is therefore unknown.

## [Traduction]

ratatoire peuvent également produire des résultats erronés. Les tests de dépistage de la drogue révèlent un préjugé racial: les travailleurs noirs peuvent avoir un taux plus élevé de mélanine, qui est leur pigment cutané et qui comporte un ion identique au THC, l'ingrédient actif de la marijuana ou du hashisch, et les tests pourraient donc donner dans leur cas des résultats positifs. Les tests de dépistage de la drogue, aussi bien les tests préliminaires que les tests de suivi, plus complets, ne permettent pas de savoir si les facultés de l'individu sont affaiblies, de prévoir s'il est ou non capable d'exécuter ses tâches essentielles, ni de savoir s'il a utilisé de la drogue.

Non seulement les tests de dépistage de la drogue sont-ils inexacts, ils représentent aussi une violation de la vie privée, une humiliation de la personne et une perte de dignité qui sont manifestement injustifiées. On peut prévoir qu'après avoir fait passer des tests d'immunoessais préliminaires coûtant 20 à 30 dollars, les employeurs ne voudront pas faire subir aux intéressés les tests chromatographiques plus sophistiqués, qui peuvent coûter de 75 à 100 dollars par échantillon. Cela signifie que beaucoup de résultats «faux positifs» passeront inaperçus et risqueront d'avoir des effets catastrophiques sur les personnes concernées.

Les tests de dépistage ne peuvent pas faire la différence entre les drogues légales et illégales. Beaucoup de personnes consomment des médicaments, sur ordonnance ou en vente libre, sans que cela les empêche d'assumer leurs responsabilités professionnelles. L'alcool et les médicaments sur ordonnance sont acceptés, voire encouragés par la publicité, ce qui signifie que les problèmes de la société se retrouvent sur les lieux de travail. Les tests de dépistage ne permettront pas de résoudre le problème de l'abus de certaines substances, ni d'aider les personnes qui en souffrent.

Comble de l'ironie, ce sont précisément les employeurs qui ont toujours refusé les revendications syndicales en matière de santé et de sécurité au travail, durant les négociations collectives, qui prétendent aujourd'hui se soucier de la sécurité des travailleurs et du public. Les tests de dépistage ne sont en fait qu'un prétexte utilisé par les employeurs pour détourner l'attention des autres problèmes de santé et de sécurité au travail qui risquent de causer des accidents. Les employeurs veulent ainsi faire porter aux employés la responsabilité des problèmes de sécurité et tenter de dissimuler leur propre incurie dans ce domaine. Ils exagèrent l'importance du problème de la drogue dans les chemins de fer en utilisant des sondages contestables et en publiant des résultats douteux qui correspondent trop bien à leurs objectifs. Nous ne pensons pas que les enquêtes réalisées à ce sujet soient crédibles, et les résultats des tests sont contestables.

Selon une étude de l'Université Queen's réalisée en 1987, intitulée *Policy Study: Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace*:

Les études publiées sur l'usage de drogues en milieu de travail sont nombreuses mais la plupart reposent uniquement sur des incidents épisodiques, des données descriptives ou hypothétiques . . . En conséquence, l'ampleur du problème de l'usage et de l'abus de drogue sur les lieux de travail au Canada est encore inconnue.

*[Text]*

There is no evidence to show that drug use is a safety issue. There are other things that pose more serious threats to health and safety in the workplace. Stress arising from the conditions and/or organization of work, family and marital problems and financial worries are often contributing factors. Drug testing does not deal with these underlying causes of drug or alcohol use, it only attempts to measure one symptom.

Drug testing will not guarantee a drug-free environment. It will not make the railways safe. Those with a drug or alcohol dependence will find ways to avoid detection. The real victims will be the majority of non-users whose privacy and human rights will be repeatedly subjected to violation.

The answer lies in educating employees on how to remove an impaired co-worker from the situation as quickly as possible and to followup through union counselling or a joint employee assistance program.

Pre-employment drug testing violates the basic human rights of all job applicants. An applicant could be refused employment as a result of a positive test result without the employer making a determination as to whether the person can, in fact, do the job. The employer could very well be violating the Canadian Human Rights Code which states that alcohol and drug addictions are a disability.

The CLC is also concerned that drug test results may be shared amongst employers resulting in a worker being blacklisted from the job market, even if the test may have been "false positive."

The abuses are limitless in scope and, since those who are refused employment may not know the true reasons why, they will certainly not be able to contest the decision of the employer not to hire.

Labour shares the physicians' concerns about clause 35 requiring railway workers' personal physicians to reveal details of medical examinations to company doctors or employers. It is the position of the Canadian Labour Congress that the worker's physician need only report whether the worker is fit or unfit for a specific job. The medical examination must be relative to a specific job.

The CLC also has difficulty understanding paragraph (1)(b). Sending a worker a copy of notice which was sent to the company doctor indicating a patient's condition does not, in our opinion, constitute a worker's consent to disclosure of that medical information. This is a coercive approach as the worker has no say in the matter whatsoever.

Further, subclause (5) does not guarantee confidentiality of the results of a worker's medical examination. By referring to subclause (3) as an exception to bring forward medical test results, Bill C-105 is readily accepting that the same medical information has been passed from the chief medical officer to the employer. Subclause (5) does, in fact, allow confidential

*[Traduction]*

Rien ne prouve que l'usage de la drogue soit relié aux questions de sécurité. Il existe bien d'autres facteurs beaucoup plus préjudiciables à la santé et à la sécurité professionnelles, par exemple le stress causé par les conditions et l'organisation du travail, par les problèmes familiaux et matrimoniaux, et par les problèmes financiers. Les tests de dépistage de la drogue ne contribuent aucunement à résoudre ces causes sous-jacentes de l'alcoolisme ou de la toxicomanie, ils ne font que révéler des symptômes.

Les tests de dépistage de la drogue ne garantissent aucunement l'instauration d'un milieu de travail sans drogue. Ils ne permettront pas de rendre les chemins de fer plus sécuritaires. Les employés alcooliques ou toxicomanes trouveront des méthodes pour éviter d'être repérés. Les vraies victimes seront la majorité des autres employés dont la vie privée et les droits individuels seront constamment violés.

La solution du problème consiste à éduquer les employés sur ce qu'il faut faire pour intervenir le plus rapidement possible quand un collègue a des facultés affaiblies et pour lui fournir des services syndicaux de consultation ou le faire participer à un programme d'aide aux employés.

Les tests de dépistage avant le recrutement constituent une violation des droits fondamentaux de la personne. Un candidat à un emploi pourrait être écarté à cause d'un résultat positif, sans que l'employeur ait à déterminer s'il serait ou non capable d'occuper le poste. L'employeur risquerait de contrevenir au Code canadien des droits de la personne, qui précise que l'alcoolisme et la toxicomanie sont des invalidités.

Le CTC craint également que les résultats des tests soient communiqués aux autres employeurs, ce qui signifie qu'un travailleur pourrait être placé sur une «liste noire» l'écartant du marché du travail, même si les résultats du test avaient été «faux positifs».

Les risques d'abus sont illimités et, puisque les employés auxquels un poste aurait été refusé risquent de ne jamais en connaître les vraies raisons, ils seront manifestement incapables de contester la décision de l'employeur.

Les syndicats partagent les inquiétudes des médecins au sujet de l'article 35, qui exige que les médecins traitants des employés de chemins de fer révèlent aux médecins de la société ou aux employeurs les résultats des examens médicaux. Le Congrès du travail du Canada estime que la seule responsabilité du médecin traitant doit être de dire si le travailleur est apte ou inapte à un emploi donné. L'examen médical doit être directement relié à un emploi particulier.

Le CTC exprime également des réserves au sujet de l'alinéa (1)b). Adresser aux travailleurs un exemplaire de l'avis envoyé au médecin de la société au sujet de l'état de santé du travailleur ne signifie aucunement que le patient a consenti à la divulgation des informations médicales. Cela représente une mesure coercitive privant l'employeur de son droit de contestation.

D'autre part, le paragraphe (5) ne protège pas la nature confidentielle des résultats de l'examen médical. En se fondant sur le paragraphe (3) pour prévoir une exception à la communication des résultats de l'examen médical, le projet de loi C-105 suppose que ces informations médicales ont déjà été communiquées au médecin de l'employeur. Le paragraphe (5) signifie



*[Text]*

medical information to be used in legal, disciplinary or other proceedings.

With respect to occupational medical monitoring, the CLC is not in favour of allowing workers to be the thermometers—the instruments of measure—of unhealthy workplaces. If the workplace is sick, clean it up.

The link between medical testing, such as physical check-ups, hearing tests, lung function tests and so on, and occupational medical monitoring has the potential for abuse. Workers may not know the real reasons for the tests, how the information may be used against them and with whom this information will be shared. The results could be job loss or loss of benefits. This must not be allowed to happen.

Alcohol and drug testing overrides workers' civil liberties by invading their privacy, subjecting them to humiliating and unreasonable search and seizure, presuming guilt over innocence, requiring them to give evidence against themselves and by discriminating against workers in particular sectors of the workforce. Drug testing is an outright violation of the person.

The CLC believes that drug testing is simply only one aspect of the overall attack on workers' rights to dignity and privacy which includes electronic surveillance, medical monitoring and lunchbox searches. Drug testing is no different in principle from the polygraph test.

Human rights legislation, both federal and provincial, puts some limitations on employers to test employees and job applicants, but it is inadequate.

Human rights codes are complaint-based and a slow, and sometimes inaccessible, process to resolution.

No employer has the right to determine what an employee does away from the workplace. Employers have sufficient rights in the workplace to be able to deal with any worker, based on job performance, who appears on the job impaired.

In agreement with the Canadian Bar Association of Canada—specifically, Ontario's "Report on Mandatory Drug Testing"—the CLC believes that any aspect of mandatory drug testing that is included in a legislative package, such as Bill C-105, would be in contravention of the Charter, specifically, sections 7, 8, 13 and 15, and could be successfully challenged.

We are pleased that amendments to Bill C-105 include provisions for worker-help programs. However, it has been demonstrated that the most effective employee-assistance programs are those which are jointly negotiated by the union and the employer. As subparagraph 18(1)(c)(v) now reads, the minister may call for an employee assistance program through

*[Traduction]*

en fait qu'on autorise l'utilisation d'informations médicales confidentielles dans des procédures légales, disciplinaires ou autres.

En ce qui concerne la surveillance médicale des lieux de travail, le CTC n'accepte pas que les travailleurs soient utilisés comme des thermomètres, c'est-à-dire des instruments de mesure, de lieux de travail malsains. Si les lieux de travail sont malsains, que l'employeur y remédie.

Le lien établi entre les examens médicaux, tels que les contrôles sanitaires ou les tests auditifs ou pulmonaires, et la surveillance médicale des lieux de travail ouvre la porte à certains abus. Les travailleurs risquent de ne pas savoir pourquoi les tests ont vraiment été effectués, comment les informations risquent d'être utilisées, à leur dépens, et à qui elles seront communiquées. Les résultats des examens risquent d'entraîner la perte de l'emploi ou la perte de certains avantages sociaux, ce qui est tout à fait inacceptable.

Les tests de dépistage de l'alcool et des drogues contreviennent aux droits des travailleurs à la liberté puisqu'ils constituent une violation de leur vie privée, les assujettissent à des fouilles humiliantes et déraisonnables, les supposent coupables et non innocents, les obligent à fournir des preuves pouvant les incriminer, et sont discriminatoires à l'égard de certaines catégories de travailleurs. Les tests de dépistage de la drogue constituent une violation flagrante des droits individuels.

Le CTC estime que les tests de dépistage de la drogue ne constituent qu'un aspect d'une attaque en règle contre le droit des travailleurs à la dignité et à la vie privée, attaque qui comprend la surveillance électronique, la surveillance médicale et la fouille des effets personnels. Le principe même des tests de dépistage de la drogue est le même que celui des détecteurs de mensonges.

La législation sur les droits de la personne, aux niveaux fédéral et provinciaux, impose certaines limites aux employeurs qui veulent faire passer des tests à leur employés et aux candidats à des emplois, mais elle est inadéquate.

Les codes des droits de la personne supposent qu'une plainte soit déposée et c'est un processus lent, et parfois inaccessible, pour parvenir à une solution.

Aucun employeur n'a le droit de s'intéresser à ce que fait un employé en dehors du lieu de travail. Les employeurs ont suffisamment de droits sur le lieu de travail pour pouvoir traiter, en fonction de sa performance au travail, avec tout employé dont les facultés semblent affaiblies.

D'accord avec le Barreau du Canada, et en particulier avec le Report on Mandatory Drug Testing publié en Ontario—le CTC est d'avis que tout ce qui concerne le dépistage obligatoire de drogue, dans le cadre d'un texte législatif, comme le projet de loi C-105, contreviendrait à la Charte, en particulier aux articles 7, 8, 13 et 15, et pourrait être contesté avec succès devant les tribunaux.

Nous sommes satisfaits de voir que les modifications au projet de loi C-105 prévoient des dispositifs pour les programmes d'aide aux travailleurs. La preuve a toutefois été faite que les programmes les plus efficaces d'aide aux employés sont ceux qui ont été négociés conjointement entre le syndicat et l'employeur. Avec l'énoncé actuel de l'alinéa 18(1)v), le minis-



*[Text]*

regulation. However, if the workers have not been a part of negotiating the program, they will show their lack of confidence by not participating in it.

The CLC has put much energy and resources into building up its peer-referral program, the union counselling program and the CLC joint employee assistance program guidelines. These worker-help programs are a positive and constructive approach to assisting our members and their families to improve their quality of life.

Worker-help programs and drug testing are incompatible and must not be used in conjunction with one another.

The CLC calls upon the Standing Senate Committee on Transport and Communications to recommend the following to the federal government:

- (a) that Bill C-105 contain a prohibition on all forms of employment-related alcohol and drug testing;
- (b) that clause 18(1)(c)(v) of Bill C-105 be amended to read: "the establishment of joint labour-management negotiated support programs for those persons;" and
- (c) that the federal government commit financial support to expanding and improving community-based, non-profit resources that have effective programs in dealing with alcohol and drug abuse or dependency such as referral and treatment centres.

**The Acting Chairman:** Thank you very much. This is a very interesting brief.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** On page 5 of your text you say, "Drug testing is a red herring and is designed explicitly to draw attention away from other causes of health and safety hazards that cause accidents." You go on to say, "It is an attempt to shift the burden of responsibility of safety problems onto employees and to hide employer failure to ensure safe and healthy workplaces."

From the language used there, one must conclude that you have some specific situations or procedures in mind which ought to be corrected but which employers are attempting to conceal under a school of red herring. What specifically do you have in mind?

**Ms. Wilcott:** Specifically, I am talking about health and safety. We are talking about all the things that the unions have been trying to negotiate over the years and which are mentioned on page 8. Employers, very often, have been reluctant in this regard.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Such as what?

**Ms. Wilcott:** Protective clothing; the right to know about hazardous chemicals in the workplace; limits on working alone; health and safety representatives to conduct plan inspections

*[Traduction]*

tre peut exiger, par réglementation, un programme d'aide aux employés. Si les travailleurs n'ont toutefois pas participé à la négociation de ce programme, ils manifesteront leur manque de confiance en n'y participant pas.

Le CTC a consacré énormément d'énergie et de ressources à la préparation des directives pour ses programmes de traitement par les pairs, de conseil syndical et du programme conjoint du CTC d'aide aux employés. Ces programmes d'aide aux travailleurs traduisent une approche positive et constructive pour aider nos membres et leur famille à améliorer leur qualité de vie.

Les programmes d'aide aux travailleurs et le dépistage des drogues sont incompatibles et ne doivent pas être utilisés simultanément.

Le CTC demande au Comité permanent du Sénat sur les transports et les communications de faire les recommandations suivantes au gouvernement fédéral:

- a) que le projet de loi C-105 interdise toutes les formes de dépistage d'alcool et de drogue pour les employés;
- b) que l'alinéa 18(1)v) du projet de loi C-105 soit modifié pour se lire comme suit: «l'instauration de programmes d'aide négociés conjointement entre le patronat et le syndicat pour ces personnes;» et
- c) que le gouvernement fédéral engage des fonds pour accroître et améliorer les organisations sans but lucratif implantées dans la collectivité, lesquelles ont des programmes efficaces pour traiter l'abus d'alcool et de drogue ou la dépendance et qui disposent par exemple de centres de traitement ou de référence.

**Le président suppléant:** Merci beaucoup. C'était un mémoire fort intéressant.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** On lit à la page 5 de votre texte: «Le dépistage des drogues est une diversion conçue précisément pour attirer l'attention sur d'autres causes de risques pour la santé et la sécurité que celles qui causent des accidents.» Vous poursuivez en disant: «C'est une tentative pour faire porter le poids de la responsabilité des problèmes de sécurité sur les employés et pour cacher le manquement des employeurs à assurer la santé et la sécurité sur les lieux de travail.»

On peut conclure en lisant cela que vous avez à l'esprit des cas précis ou des procédures précises qui nécessitent des correctifs mais pour lesquels les employeurs essaient de faire diversion. A quoi pensez-vous précisément?

**Mme Wilcott:** De façon précise, je parle de la santé et de la sécurité. Nous faisons allusion à tout ce que les syndicats ont essayé de négocier au cours des années et qui est évoqué à la page 8. Les employeurs se sont souvent montrés réticents à ce chapitre.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Comme quoi?

**Mme Wilcott:** Des vêtements de protection; le droit d'être informé sur les produits chimiques dangereux utilisés au travail; les limites au travail seul; l'intervention de délégués syndi-

[Text]

and to investigate accidents and to educate our members on health and safety issues and, generally, health and safety committees; the labelling of hazardous chemicals and the right to refuse dangerous work.

Very often employers are reluctant. Now, in the name of safety, since they do not want to go along with the unions' request, they say they want to test.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** On page 7 you take up the whole question of medical testing. At the bottom of the page you say, "Labour shares the physicians' concerns about clause 35 requiring railway workers' personal physicians to reveal details of medical examinations to company doctors or employers." You then go on to say, "It is the position of the CLC that the worker's physician need only report whether the worker is fit or unfit for a specific job." I must say that I was very surprised to hear you say that. I should have thought, as I implied in questioning to an earlier witness, that the worker's private physician has no obligation to the employer, and that you would have asserted that it was up to the employer to provide for the kind of testing which was appropriate to discover whether or not the employee was fit or unfit for the specific job. Why are you joining in this attempt to shift the onus of obligation onto the private physicians and optometrists? I am quite surprised that you are doing that.

**Ms. Wilcott:** I am not sure I understand.

**Mr. Émile Vallée, Executive Assistant to the President, Canadian Labour Congress:** The point, essentially, is that, when someone is absent from work or indicates that he is unable to do the job, he should use his own physician to confirm that. We have had, in many cases, difficulties with company doctors taking a particular position. That is why we say that it is the employee's responsibility to present himself for work in a condition where he can do the job. If he says he cannot present himself for work to do the job, it is his responsibility to present evidence from the physician, although in some cases, it depends on the agreement and the rules. We would say that it is the employee's physician who should do that rather than the company doctor. However, again, it is whether he is fit to do a specific job, not something general about his health or anything else.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What you are really saying is that it is rather like the situation with the school child who has been away from school and he now presents his doctor's certificate to say that he was sick.

**Mr. Vallée:** It is quite common in our agreements, although I am not sure exactly what the railways do, that you do have to present a medical certificate if you are absent for more than three days, or in some cases for more than one day.

[Traduction]

caux en santé et sécurité pour inspecter les usines, enquêter dans les cas d'accidents, assurer la formation de nos membres sur les questions de santé et de sécurité et, de façon générale, les comités de santé et sécurité au travail; l'étiquetage des produits chimiques dangereux et le droit de refuser de faire un travail dangereux.

Les employeurs sont très souvent réticents. Maintenant, au nom de la sécurité, comme ils ne veulent pas accepter les demandes des syndicats, ils disent qu'ils veulent dépister.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** À la page 7, vous abordez toute la question des examens médicaux. Au bas de cette page, vous dites: «Les syndicats partagent les préoccupations des médecins envers la disposition 35 voulant que les médecins personnels des cheminots révèlent les détails des examens médicaux aux médecins des entreprises ou aux employeurs.» Vous continuez en disant que le CTC est d'avis que les médecins des travailleurs n'ont qu'à dire si le travailleur est en état ou non d'accomplir un travail précis. Je dois avouer que je suis fort surpris de vous entendre dire cela. J'aurais imaginé, comme une de mes questions à un témoin précédent le laissait entendre, que le médecin personnel du travailleur n'a aucune obligation envers l'employeur, que vous auriez affirmé qu'il incombe à l'employeur de s'organiser pour faire passer des tests qui conviennent pour déterminer si un employé est ou n'est pas en état d'accomplir un travail précis. Pourquoi participez-vous à cette tentative de déplacement du fardeau de l'obligation sur les médecins et les optométristes privés? Vous me surprenez beaucoup.

**Mme Wilcott:** Je ne suis pas sûre de vous comprendre.

**M. Émile Vallée (adjoint administratif du président, Congrès du travail du Canada):** Le point important ici est que, quand quelqu'un a été absent du travail ou a dit qu'il n'était pas capable de faire son travail, il doit avoir recours à son propre médecin pour le confirmer. Nous avons souvent éprouvé des difficultés avec des médecins d'entreprises qui adoptent une position particulière. C'est pourquoi nous disons qu'il incombe à l'employé de se présenter au travail en état pour faire ce travail. S'il affirme ne pas pouvoir le faire, il lui incombe de fournir un certificat médical, bien que dans certains cas cela dépende de la convention collective et des règles appliquées. Nous disons que c'est le médecin de l'employé qui devrait émettre le certificat plutôt que le médecin de l'entreprise. Et là encore il s'agit de savoir s'il est en état pour faire un travail précis et non pas de considérations générales sur sa santé ou quoi que ce soit d'autre.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous dites donc qu'il se trouve dans une situation comparable à celle de l'écolier qui a été absent et qui présente un certificat médical attestant qu'il était bien malade.

**M. Vallée:** Nos ententes prévoient assez souvent, bien que je ne sois pas certain de ce qui se passe pour les compagnies ferroviaires, que vous deviez présenter un certificat médical si vous avez été absent pendant plus de trois jours. Dans certains cas, vous devez le présenter si vous avez été absent plus d'un jour.



[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is all that you wish to condone. That is what you mean when you say, "It is the position of the CLC that the worker's physician need only report whether the worker is fit or unfit for a specific job"?"

**Mr. Vallée:** That is correct.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You are not proposing that a physician should pass on the suitability of the worker to perform a job which the employer has offered him or her?

**Mr. Vallée:** Essentially.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I see. Would you like to see clause 35 struck from the bill? That is the one entitled "Medical Information".

**Ms. Wilcott:** We have not asked for an amendment on it. I have not consulted with the Canadian Medical Association on this, other than expressing our concern about confidentiality and about the workers being able to choose their personal physicians.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So you are not really backing up the presentation of the Canadian Medical Association?

**Ms. Wilcott:** I do not know what their presentation to the Senate has been. However, I talked to them by phone and I do know that they were concerned.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** By saying that you do not know what their position is, you are saying that you are not backing it up. Thank you, Mr. Chairman.

**Senator MacDonald (Halifax):** The other day Senator Davey asked, I suppose half in jest, whether the players for the Toronto Blue Jays should have mandatory blood testing and the witness, as I recall, replied "Sometimes I think they should."

Not meaning to be facetious, do you see any circumstance where mandatory drug testing would be permissible and that it should override civil or private rights?

**Mr. Vallée:** The point is not so much that it is a question of civil or private rights, but that it does not work.

**Senator MacDonald (Halifax):** You have talked about the error rates, the biasness and the harassment—

**Mr. Vallée:** All that shows is that someone has come in contact with a drug. If the tests were 100 per cent correct and no one tampered with the results, all it would indicate is that there had been some contact in the recent past with a substance. That could mean that if a person walked into an elevator someone else had just smoked marijuana in that that person could test positive.

I parked my car at the Rideau Centre a few weeks ago and took my parents, my wife and children shopping. When we got back to the car there was a cloud of marijuana smoke surrounding it because some teenagers were smoking marijuana

[Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est tout ce que vous êtes prêt à reconnaître. C'est ce que vous vouliez dire en précisant que la position du CTC est que le médecin du travailleur ne doit faire rapport que pour dire si celui-ci est en état ou non de s'adonner à un travail précis?

**M. Vallée:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous ne voulez pas dire qu'un médecin devrait donner son opinion quant à savoir si un travail convient bien à un travailleur, après qu'il lui ait été offert par l'employeur?

**M. Vallée:** C'est bien cela.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je vois. Aimerez-vous voir la disposition 35 retirée du projet de loi? C'est celle intitulée: «Renseignements médicaux».

**Mme Wilcott:** Nous n'avons pas demandé qu'elle soit modifiée. Je n'ai pas consulté l'Association médicale canadienne à ce sujet, si ce n'est pour lui faire part de notre inquiétude au sujet de la confidentialité des renseignements et la possibilité pour les travailleurs de choisir leur médecin personnel.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous n'appuyez donc pas réellement la présentation de l'Association médicale canadienne?

**Mme Wilcott:** Je ne sais pas ce que ses représentants ont dit lors de leur présentation au Sénat. Je leur ai toutefois parlé au téléphone et je sais qu'ils sont inquiets.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Quand vous dites que vous ne connaissez pas leur position, cela veut dire que vous ne l'appuyez pas. Merci, monsieur le président.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Le sénateur Davey a demandé l'autre jour, à moitié en plaisantant je crois, si les joueurs des Blue Jays de Toronto devraient être soumis à des analyses de sang obligatoires et le témoin a répondu, si ma mémoire est bonne, «Je crois que parfois ils le devraient.»

Sans vouloir être facétieux, y a-t-il, à votre avis, des circonstances dans lesquelles le dépistage obligatoire des drogues serait permis et l'emporterait sur les libertés individuelles ou civiles?

**M. Vallée:** Il ne s'agit pas tant de savoir si cela relève des libertés individuelles ou civiles, mais de savoir tout simplement que cela ne fonctionne pas.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous avez parlé des taux d'erreur, du parti pris et du harcèlement . . .

**M. Vallée:** Tout ce que les tests indiquent est que quelqu'un a été en contact avec une drogue. Si les résultats des tests étaient exacts à 100 p. 100 et que personne ne faussait les résultats, tout ce qu'on saurait est que cet individu a été en contact récemment avec une substance donnée. Cela pourrait vouloir dire que la personne a tout simplement pris l'ascenseur avec quelqu'un qui fumait de la marijuana. Le test pour cette personne pourrait être positif.

J'ai garé ma voiture il y a quelques semaines au Centre Rideau où j'allais faire des courses avec mes parents, ma femme et mes enfants. Quand nous sommes revenus à la voiture, elle était entourée d'un nuage de marijuana car un



[Text]

nearby, and if my wife, my children, my parents or myself had been tested for drug use, we would have tested positive. So it does not really tell you anything. It is not a real solution to the problem.

If there were a railway accident and the employees were checked, and if one of those employees had a trace of some illicit drug in their system, what would that tell you? Again, is that the answer to the problem? Again, there has been no railway accident in this country where there has been evidence of drug abuse being the cause.

Part of the problem is that this is not an answer to the problem and it commits many resources and energy to something that could be done more directly.

**Senator MacDonald (Halifax):** I think you have made a valid point, but I am much older than you and I can tell you that I can tell a person is half wrecked without too much difficulty, and I know that that is not mandatory testing.

**Mr. Vallée:** That is the point.

**Ms. Wilcott:** Then why test?

**Mr. Vallée:** If it is easy enough to determine that they are half wrecked, then you do not have to test them. They have been doing that for years. They have always been able to tell if someone is half wrecked, but the implication is that we can get something special from the testing.

**Senator MacDonald (Halifax):** In getting briefed on this bill by officials from the department we received a great deal of information and we asked many questions.

At page 1 of your brief you state:

Bill C-105 is a permissive piece of legislation in that it allows current drug testing to continue and allows for testing in the future.

On page 10 you state:

—the CLC believes that any aspect of mandatory drug testing that is included in a legislative package, such as Bill C-105, would be in contravention of the Charter—

We have received opinions from the Department of Justice on this. Tell me your justification for those two statements—that is, that Bill C-105, in effect, allows for mandatory drug testing.

**Ms. Wilcott:** My understanding is that under control and prohibition if the Governor in Council wanted to make regulations with respect to drug testing, the Governor in Council would be free to do so.

**Senator MacDonald (Halifax):** And that it allows current drug testing to continue?

**Ms. Wilcott:** My understanding is that the railway companies have been doing pre-employment drug testing. I know that Air Canada is doing pre-employment drug testing.

[Traduction]

groupe d'adolescents en fumaient à côté. Si ma femme, mes enfants, mes parents ou moi avions été soumis à un test de dépistage des drogues, nous aurions eu des résultats positifs. Cela ne vous donne donc pas grand-chose. Ce n'est pas une solution réelle au problème.

Si, après un accident ferroviaire, les employés étaient soumis à des tests et qu'on décelait chez l'un d'entre eux des traces d'une drogue illicite quelconque, qu'est-ce que cela vous dirait? Est-ce bien là la réponse au problème? Il n'y a jamais eu dans ce pays d'accident ferroviaire dont on ait la preuve qu'il ait été provoqué par la drogue.

Une partie du problème est que ce n'est pas là la réponse au problème et que cela absorbe beaucoup de ressources et d'énergie pour un résultat qu'on pourrait atteindre plus directement.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Il me semble que votre remarque est tout à fait valable, mais je suis beaucoup plus âgé que vous et je vous assure que je peux dire sans trop de difficulté si quelqu'un est à moitié détraqué. Ce n'est pas là une forme de dépistage obligatoire.

**M. Vallée:** Le point est là.

**Mme Wilcott:** Alors pourquoi procéder à des tests?

**M. Vallée:** Si l'état d'une personne est tel qu'il est assez facile de déterminer qu'elle est à moitié une épave, il n'est pas nécessaire de lui faire passer des tests. Elle s'adonne à son vice depuis des années. On est toujours capable de dire si quelqu'un est à moitié une épave mais cela implique qu'on peut obtenir des résultats inattendus des tests.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Lors des séances d'information que nous ont donné les dirigeants du ministère à propos de ce projet de loi, nous avons appris énormément de choses et posé beaucoup de questions.

A la page 1 de votre mémoire, vous dites:

Le projet de loi C-105 est un élément de législation permissif en ce sens qu'il permet maintenant de pratiquer le dépistage des drogues et qu'il permettra de continuer à l'avenir.

A la page 10 vous dites:

—le CTC est d'avis que tout ce qui concerne le dépistage obligatoire de drogue, dans le cadre d'un texte législatif, comme le projet de loi C-105, contreviendrait à la Charte—

Le ministère de la Justice a donné des avis sur ce sujet. Dites-moi comment vous justifiez ces deux affirmations—c'est-à-dire que le Projet de loi C-105 permet en vérité le dépistage obligatoire des drogues.

**Mme Wilcott:** Il me semble que si le gouverneur en Conseil voulait promulguer des règlements sur le dépistage des drogues dans le cadre du contrôle et de l'interdiction, il serait libre de le faire.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Et cela permettrait de maintenir la pratique actuelle du dépistage des drogues?

**Mme Wilcott:** Si j'ai bien compris, les compagnies ferroviaires ont procédé au dépistage des drogues avant l'emploi. Je sais qu'Air Canada le fait aussi.

[Text]

**Senator MacDonald (Halifax):** But we are talking about Bill C-105. We will have witnesses from the department on this key point. I will ask them these questions.

**Senator Davey:** On page 2 of your brief you state:

It has only been within the past two or so years that drug testing has become a popular issue of controversy in Canada.

Why is that so?

**Ms. Wilcott:** I am not sure. Perhaps because the technology became available.

**Senator Davey:** You do not think that is because Canadian citizens have become more concerned about drug abuse in Canada. You do not think that our society has become sated with drugs and people are, therefore, concerned about the problem?

**Ms. Wilcott:** I do not know. From the material I have read—and I know that the Honourable Jake Epp has made speeches containing the same statistics—alcohol is the problem drug, and that actual drug use has not increased over the past ten years.

The opinion that I and some of my colleagues share is that this is possibly a political thing in that President Reagan started off on the drug band wagon and made a big issue out of it; Mrs. Reagan has made a big issue out of it; and Prime Minister Mulroney has made a big issue of it.

**Senator Davey:** I do not agree with Prime Minister Mulroney or Mr. Reagan on most things, but on this I think they are right, it is a big issue. I think it has gotten worse. Certainly in downtown Toronto, where I live, it has become an enormous issue. I think small "L" liberals like myself share all of your concerns on drug abuse. The bottom line is that I agree with you, but I think there is an enormous concern and the reason people are seriously looking at drug testing is that it has become an enormous problem. I think you underestimate it.

**Ms. Wilcott:** I do not think I am disagreeing with you on the seriousness of the issue; I am just relaying to you statistics from the Addiction Research Foundation of Ontario. They have said that drug use has not increased over the past ten years. But I am in full agreement that it is a serious issue. We are very concerned about it.

**Senator Davey:** I have statistics from the Addiction Research Foundation of Ontario which move in an opposite direction. I think drug abuse is far worse than it was ten years ago. I think the statistics from the Addiction Research Foundation of Ontario prove that.

**Ms. Wilcott:** I know that the Honourable Jake Epp has made statements that drug use has not increased over the past ten years.

**Senator Davey:** If that is the case, why is the Honourable Jake Epp in the forefront of one of the great things this gov-

[Traduction]

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Mais nous parlons ici du projet de loi C-105. Nous aurons des témoins du ministère sur cet élément clé. Je leur poserai ces questions.

**Le sénateur Davey:** À la page 2 de votre mémoire, vous dites:

Il n'y a qu'environ deux ans que le dépistage des drogues est devenu un sujet courant de controverse au Canada.

Pourquoi en est-il ainsi?

**Mme Wilcott:** Je ne le sais pas avec certitude. Peut-être parce que la technologie est devenue disponible.

**Le sénateur Davey:** Vous ne croyez pas que c'est parce que les Canadiens sont devenus plus préoccupés par l'abus de drogues au Canada. Vous ne croyez pas que notre société est devenue saturée de drogues et que les gens s'en inquiètent?

**Mme Wilcott:** Je ne sais pas. Au travers de ce que j'ai lu—et je sais que l'honorable Jake Epp a prononcé des discours faisant état des mêmes statistiques—la principale drogue à problème est l'alcool et sa consommation n'a pas augmenté au cours des dix dernières années.

Je suis d'avis, avec certains de mes collègues, qu'il est possible qu'il s'agisse d'une question politique en ce sens que le président Reagan a déclaré la guerre à la drogue et en a fait un cheval de bataille. Mme Reagan y a accordé beaucoup d'importance tout comme le premier ministre Mulroney.

**Le sénateur Davey:** Je ne partage pas l'opinion du premier ministre Mulroney et de Mme Reagan sur beaucoup de points, mais je crois qu'ils ont raison dans ce cas: c'est une question importante. Je crois que la situation s'est aggravée. Il est certain que dans le centre ville de Toronto, là où je vis, c'est devenu un problème énorme. Je crois que les Libéraux comme moi-même partagent vos préoccupations sur la consommation abusive de drogues. En résumé, je suis d'accord avec vous, mais je crois que la drogue soulève une très grosse inquiétude et, si les gens pensent sérieusement au dépistage de la drogue, c'est que c'est devenu un problème énorme. Je crois que vous le sous-estimez.

**Mme Wilcott:** Je ne pense pas être en désaccord avec vous sur le caractère sérieux de la question; je ne fais que vous donner des statistiques de la Addiction Research Foundation de l'Ontario. Ces gens disent que la consommation de drogues n'a pas augmenté au cours des dix dernières années. Je suis tout à fait d'accord pour reconnaître que c'est une question sérieuse. Elle nous préoccupe beaucoup.

**Le sénateur Davey:** J'ai des statistiques de la Addiction Research Foundation d'Ontario qui disent le contraire. Je crois que la consommation de drogues est beaucoup plus élevée qu'il y a dix ans. C'est ce que prouvent les statistiques de la Addiction Research Foundation d'Ontario.

**Mme Wilcott:** Je sais que l'honorable Jake Epp a déclaré que la consommation de drogues n'avait pas augmenté au cours des dix dernières années.

**Le sénateur Davey:** Pourquoi l'honorable Jake Epp se trouve-t-il à l'avant-front d'une des grandes choses que ce gou-



[Text]

ernment has done, and that is take a stand on drugs and come forward with a program that, I think, will be significant. However, I do not want to quarrel with you.

At page 6 you state:

Those with a drug or alcohol dependence will find ways to avoid detection.

What ways will those people find to avoid detection?

**Ms. Wilcott:** There is a booming market in clean urine samples in the United States. People use those as their urine samples. There are also certain drugs that cannot be detected after a certain amount of time has passed. Even addicts have shown that they can control the use of drugs for a certain amount of time. So if there is a sense of when there will be a drug test, they will not take the drug, and hopefully will register negative if the test is accurate.

**Mr. Vallée:** There are some chemicals that basically neutralize the test result. There are ways of getting around it.

**Ms. Wilcott:** There are also many illegal drugs that change the chemical composition so that people still get a high. No test has been developed to detect the use of those drugs. There are a million and one ways.

**Senator Davey:** In your document you talk about various worker health programs. Are they mandatory?

**Mr. Gord Johnson, Director, Broadcast Division, Canadian Union of Public Employees:** I have been listening to some of the questions regarding employee assistance programs, which is the general name, and it depends on the design in a particular company. The problem with employee assistance programs which was raised earlier, is that many of them are implemented unilaterally by well-meaning employers, but they do not get the support of the employees in the work place they do not get used.

The CLC is recommending and urging joint employee assistance programs, because then they get the backing of the workers and it becomes a co-worker referral process. That is where we see the help. Instead of drug testing and testing in general, these employee assistance programs are very successful. Where they are properly implemented, where there is a lot of effort put in and where there is a lot of work, I have seen very good results first-hand from people who were addicted. Of course, these people were not addicted by taking cocaine off the top. They had started with an illness of some sort and had got onto prescription drugs; then they moved from prescription drugs onto harder drugs while still in the work place. Eventually the work place catches up to them and gets them into a helping program.

[Traduction]

vement ait fait, et je veux dire prendre position sur la drogue et présenter un programme qui, je le crois, sera important. Je ne veux toutefois pas me quereller avec vous.

À la page 6, vous dites:

Ceux qui sont dépendants de la drogue ou de l'alcool trouveront des façons de ne pas se soumettre à la détection.

Quels moyens ces gens trouveront-ils pour échapper à la détection?

**Mme Wilcott:** Le marché de l'urine claire est en pleine expansion aux États-Unis. Les gens donnent ces échantillons comme étant leur propre urine. Il y a également des drogues qui ne peuvent pas être détectées après un certain temps. Même les intoxiqués ont fait la preuve qu'ils peuvent contrôler leur consommation de drogue pendant un certain temps. Aussi, s'ils s'attendent à un test de dépistage, ils ne prendront pas de drogues et auront, espèrent-ils, des résultats négatifs si le test est précis.

**M. Vallée:** Il y a certains produits chimiques qui neutralisent les résultats des tests. Il y a des façons de contourner le problème.

**Mme Wilcott:** Il y a aussi beaucoup de médicaments illégaux qui changent la composition chimique, ce qui permet aux gens d'obtenir un bon résultat. On n'a pas mis au point de test pour détecter l'utilisation de ces drogues. Il y a mille et une façons.

**Le sénateur Davey:** Vous avez parlé de divers programmes de santé pour les travailleurs, et vous les citez dans votre document. Sont-ils obligatoires?

**M. Gord Johnson, directeur, Division de la télédiffusion, Syndicat canadien de la Fonction publique:** J'ai écouté quelques-unes des questions sur le programme d'aide aux employés, puisque c'est le nom générique qu'on leur donne, et cela dépend de l'organisation d'une entreprise donnée. Le problème que posent les programmes d'aide aux employés, qui a été soulevé plus tôt, est que nombre d'entre eux sont mis en place de façon unilatérale par des employeurs bien intentionnés, mais n'obtiennent pas l'appui des employés sur le lieu de travail. Les employés n'y ont pas recours.

Le CTC recommande avec insistance des programmes conjoints d'aide aux employés, car ces programmes bénéficient alors de l'appui des travailleurs; on a alors un processus de traitement pour tout un groupe de travailleurs, de collègues. C'est là que l'aide est utile à notre avis. Ces programmes d'aide aux employés donnent de très bons résultats à la différence des programmes de dépistage de drogues et de dépistage en général. Dans les endroits où ces programmes sont mis en place comme il faut, où on y consacre beaucoup d'efforts et beaucoup de travail, on a enregistré de très bons résultats alors que les gens étaient intoxiqués, même si cela ne veut pas dire qu'ils étaient tous des adeptes de la cocaïne. Ces gens ont commencé par être malades, puis ont pris des médicaments d'ordonnance, puis sont passés à des médicaments plus puissants, toujours sur leur lieu de travail. Par la suite, leur milieu de travail s'est aperçu de leur état et a mis un programme d'aide à leur disposition.



[Text]

**Senator Davey:** Are there any examples of employer-employee cooperative mandatory programs?

**Mr. Johnson:** There are examples of employer and co-worker programs, but mandatory is not necessarily part of it. Again, it is the issue of individual rights. So they put a program in place, and through education, through promotion and through the pressure of the union people and the other workers, the employees then get into these programs. Because of labour's viewpoint on human rights, we try not to sanction programs that may infringe upon an individual's rights.

**Senator Davey:** Do you think that a mandatory program would infringe upon human rights?

**Mr. Johnson:** It depends on what the words are in each individual program. I cannot say that we would globally accept mandatory referral or mandatory programs without looking at the individual details of how a program is structured.

**Senator Davey:** I think that you should look at them and think about it, because I think the CLC should be in the forefront.

**Mr. Johnson:** I think we are. I have had seven or eight years of experience in trying to implement employee assistance programs across Canada, and that is where we are heading. That is why we disagree with the testing aspect and ask that more emphasis be put on the self-help program.

**Senator Davey:** I am trying to find a way to reach the people who need help the most.

**Mr. Johnson:** We believe, and I have seen, that these programs do help people in concrete ways. They keep people working. They do not set them outside the work force. They give them a meaning for life while they are working, but keep them through a rehabilitative program. It is a program between the employer and the unions to get people through a process, and we are pretty strict.

When someone is on a joint program, they do not weasel off because they come up with some fake story. The union is equally committed right there to say, "Hey, you are going to live up to the terms of this program. You may be able to snow the employer, but I am right here and you are not snowing me one ounce. I know you are still drinking." That is where the teeth come in. That is what I have seen, and that is what the CLC have been seeing in programs that have been developed by companies like the Canadian Broadcasting Corporation, Air Canada; major companies that are committed to taking another and a much healthier approach to trying to help people with substance abuse.

This was recognized in May 1988 in Mr. Epp's report "Consultation on Substance Abuse in the Work Place". It is the same thrust again. People, time and again, across Canada have said, "Find helping programs. They work better than coercion."

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Y a-t-il des exemples de programmes obligatoires de coopération employeur-employé?

**M. Johnson:** Il y a des exemples de programmes employeur-travailleurs, mais le qualificatif d'obligatoire n'en fait pas nécessairement partie. Là encore, c'est la question des droits de la personne qui refait surface. On instaure un programme et grâce à l'éducation, à la promotion et aux pressions exercées par les membres du syndicat et les autres travailleurs, les employés participent à ces programmes. Étant donné le point de vue des syndicats sur les droits de la personne, nous essayons de ne pas appuyer de programmes qui violeraient les droits de la personne.

**Le sénateur Davey:** Croyez-vous qu'un programme obligatoire violerait les droits de la personne?

**M. Johnson:** Cela dépend des termes utilisés dans chaque programme. Je ne veux pas dire que nous accepterions globalement un traitement obligatoire ou des programmes obligatoires sans nous pencher d'abord sur la structure détaillée de chaque programme.

**Le sénateur Davey:** Je crois que vous devriez vous pencher sur ces programmes et réfléchir parce qu'il me semble que le CTC devrait être à l'avant-garde.

**M. Johnson:** Je crois que nous y sommes. Cela fait sept ou huit ans que je m'efforce d'implanter des programmes d'aide aux employés partout au Canada et c'est dans ce sens que nous nous dirigeons. C'est pourquoi nous ne sommes pas d'accord avec le dépistage et demandons qu'on accorde plus d'importance aux programmes permettant aux travailleurs de se venir en aide à eux-mêmes.

**Le sénateur Davey:** J'essaie de trouver un moyen d'atteindre les personnes qui ont le plus besoin d'aide.

**M. Johnson:** Nous croyons, et je l'ai constaté, que ces programmes aident les gens de façon concrète. Ils permettent aux gens de continuer à travailler. Ils ne les amènent pas à quitter le marché du travail. Ils donnent un sens à leur vie pendant qu'ils continuent à travailler, tout en les gardant au sein d'un programme de réhabilitation. C'est un programme auquel adhèrent l'employeur et les syndicats pour que les gens suivent un processus, et nous sommes très stricts dans ce domaine.

Quand quelqu'un participe à un programme conjoint, on n'accepte pas de jouer au chat et à la souris. Le syndicat est là pour lui dire «Attention, vous allez respecter les termes de ce programme. Vous pouvez tromper l'employeur, mais je suis ici et vous n'allez pas me tromper. Je sais que vous continuez à boire.» C'est là que la pression se fait sentir. C'est ce que j'ai vu et c'est ce que le CTC a vu avec des programmes élaborés par des entreprises comme la Société Radio-Canada, Air Canada et d'autres grandes entreprises qui ont choisi une autre approche beaucoup plus saine pour essayer d'aider les gens qui sont intoxiqués.

C'est un fait qui a été reconnu en mai 1988 dans le rapport publié à la suite de la consultation organisée par M. Epp sur la consommation de drogues au travail. C'est encore la même rengaine. Encore et encore, les gens partout au Canada ont dit:

[Text]

**Senator Spivak:** Obviously you are opposed to the control and mandatory testing because of what you consider to be a rights issue, but I would not think that you would be opposed to the prevention. Your objective is the same. You are suggesting that these measures, which are more or less counselling and support measures, are agreed to by both labour and management.

Where is your data? What percentage can you point to to tell us that these sorts of programs are better than the deterrent value of something like this, and legislation like it? What are the drops in the percentage of alcohol and drug addiction in the programs and over how long a period? How successful have these programs been, and what have been the means of evaluation of the programs? Where is the data that you could give us that could make us look at this in a more objective light?

I agree with you. I think that any program that has the consent of those people it is trying to address is a far better program than one that is imposed from above. On the other hand, there is not much deterrent value in what you are suggesting, whereas there is a lot of deterrent value here. Where is your data? Where is the basis of your argument?

**Mr. Johnson:** I am not trying to beg off the question of data, but data is a problem. I can dream up data that will tell one side of the story and other data that will tell the other side of the story.

**Senator Spivak:** I am sorry, but you cannot "dream up" data. It is either there or it is not there. Some statistics can show that the rate of alcohol or drug addiction has dropped within a certain period as a result of a certain program's being put in place—that is data.

Where is the evidence that employees will be prepared to sanction fellow employees who have wandered off the tracks, so to speak? I have not seen too much evidence of that kind. Where is this peer control? Perhaps I am just not aware of it. I would like you to tell me.

**Mr. Johnson:** I probably used the wrong word in saying that I could "dream up" data, Senator, but I could concoct data, if I may put it that way, to suit any purpose. One of the problems we addressed when we were conducting Mr. Epp's consultation across Canada was that of getting a handle on data. Everybody had his own story, but when it came down to concrete data to prove it, it was extremely elusive. We are struggling in terms of finding data to prove issues, and after six months that task force still has not come up with anything concrete. All it has heard is the continuation of confusing and different stories. I would not want to mislead you by showing you all kinds of statistics to prove my case.

[Traduction]

«Élaborez des programmes d'aide, ils donnent de meilleurs résultats que la coercition.»

**Le sénateur Spivak:** Il est évident que vous êtes opposé au contrôle et au dépistage obligatoire parce que vous estimez que c'est là une question de droit. Je ne crois toutefois pas que vous soyez opposé à la prévention. Votre objectif est le même. Vous laissez entendre que ces mesures qui relèvent plus ou moins du conseil et de mesures de soutien reçoivent l'agrément à la fois des syndicats et du patronat.

Vous avez dit des tas de choses à ce sujet. Sur quelles données vous appuyez-vous? Comment pouvez-vous nous dire que ce genre de programme a une plus grande valeur que la valeur dissuasive, une valeur plus grande que celle que cette législation pourrait avoir. Quelle diminution, en pourcentage, avez-vous enregistré de la consommation d'alcool et de drogues avec ces programmes et sur quelle période? Quel succès ces programmes ont-ils connu et comment les a-t-on évalués? Où sont les données que vous pourriez nous fournir pour nous permettre de nous y pencher de façon plus objective?

Je suis d'accord avec vous. Je crois que tout programme qui recueille l'assentiment des personnes qu'il vise est un bien meilleur programme qu'un programme imposé d'en haut. Par contre, ce que vos nous dites n'a pas beaucoup de valeur dissuasive. La valeur dissuasive est importante ici. Où sont vos données? Sur quoi repose votre argument?

**M. Johnson:** Je n'essaie pas d'éluder la question des données, mais les données sont un problème. Je peux imaginer des données qui décriront un côté du problème et d'autres données qui décriront l'autre côté.

**Le sénateur Spivak:** Je m'excuse, mais vous ne pouvez pas «imaginer» des données. Elles sont là ou elles ne sont pas là. Certaines statistiques peuvent indiquer que le taux de dépendance envers l'alcool ou les drogues a diminué au cours d'une certaine période du fait de la mise en place d'un programme donné. Ça, ce seraient des données.

Qu'est-ce qui vous permet d'affirmer que les employés seraient prêts à sanctionner des collègues qui s'éloigneraient du droit chemin? Je n'ai pas encore vu beaucoup de preuves de cette nature. Qu'est-ce que ce fameux contrôle des pairs? Peut-être suis-je mal informée à ce sujet. J'aimerais que vous me le disiez.

**M. Johnson:** J'ai probablement mal choisi mon terme en disant que je pouvais «imaginer» des données, madame la sénatrice, mais je pourrais concocter des données, si vous permettez cette expression, pour répondre à tous les objectifs. Un des problèmes auquel nous nous sommes heurtés quand nous avons procédé à la consultation de M. Epp à travers le Canada a été celui d'obtenir un certain nombre de données. Tout le monde a sa petite histoire, mais quand on cherche à trouver des données concrètes pour l'étayer, les gens deviennent très évasifs. Nous nous battons pour trouver des données pour étayer des arguments et, après 6 mois, le groupe de travail n'a toujours rien de concret. Tout ce qu'il a entendu est la continuation des mêmes histoires différentes et confuses. Je ne voudrais pas vous induire en erreur en vous montrant toutes sortes de statistiques pour prouver mon point.



[Text]

As to peer control, I have had a lot of experience with workers putting pressure on their co-workers to get in and get cleaned up. I would not presume to provide data to prove my case, however. I think this sort of thing is still in its formative stages in Canada.

**Senator Spivak:** You are saying, then, that there is no answer to my question. What do you think of the Operation Alert programs, which, indeed, have shown some results? What is the principle of that sort of program as compared to the principle of mandatory drug testing? These programs have shown some results.

**Ms. Wilcott:** The alert program is a policing program and falls under the jurisdiction of the Criminal Code, Senator. Employers are certainly not there to police their workers.

**Senator Spivak:** No, I realize that.

**Ms. Wilcott:** That is a different thing. The whole idea of an employee assistance program is to help the worker who has an alcohol problem, for example, to keep his job and to maintain a good quality of life. In our guidelines, we say that the employer should only judge on the basis of job performance and that the employee assistance program will take care of the alcohol or whatever other problem there is. There is a deterrent there. If that person does not shape up, he will eventually lose his job because he will not be able to do it.

Through the employee assistance programs, we are trying to give the employee a chance to hold on to his job and to improve his life. In that sense, then, they are quite different from the alert programs.

**Senator Spivak:** I think these are good treatment programs but are they preventative programs? As a last question, do you see any formation of a joint employee-employer program that would incorporate some form of policing—I use that word in a broad sense—of those people who could affect the safety of many others? Do you have any examples of that sort of thing? Do you think it is a possibility? Is it a more palatable option than one under which policing is imposed by the employer or by strict regulations? Have I made my question clear?

**Ms. Wilcott:** I am not clear on it, Senator.

**Mr. Johnson:** I think that the employee network is a lot faster and more effective than such a proposition. Employees will go to a person they trust and will say, for example, "I have seen that person coming in late six times in a row with a hang-over", or whatever. That will not happen nearly as quickly if the employer is involved. I have seen employees working through their own network, through peer referrals or through a steward, for example, to say, "Fred needs help", and the machinery kicks into place, whether it is a union program by itself or a joint program. There is much more trust in an employee program than there is in a joint program.

[Traduction]

Quant au contrôle des pairs, j'ai énormément d'expérience avec les travailleurs qui exercent des pressions sur leurs collègues pour parvenir à leurs fins. Je ne vous proposerais cependant pas de données pour vous en fournir la preuve. Je crois qu'on en est encore à une étape embryonnaire dans ce domaine au Canada.

**Le sénateur Spivak:** Vous dites donc qu'il n'y a pas de réponse à ma question. Que pensez-vous des programmes opération alerte qui ont cependant donné quelques résultats? Quel est le principe de ce genre de programme par comparaison à celui du dépistage obligatoire des drogues? Ces programmes ont donné quelques résultats.

**Mme Wilcott:** Le programme alerte est un programme de maintien de l'ordre et relève du *Code criminel*. Il est évident que les employeurs ne sont pas là pour faire la police auprès de leurs travailleurs.

**Le sénateur Spivak:** Non, je le sais bien.

**Mme Wilcott:** C'est une chose tout à fait différente. L'idée d'un programme d'aide aux employés est d'aider le travailleur qui a un problème d'alcool, par exemple, à garder son emploi et à conserver une bonne qualité de vie. Dans nos directives, nous disons que l'employeur ne devrait juger qu'en fonction de la performance au travail et que le programme d'aide à l'employé s'attaquera au problème d'alcool ou à tout problème décelé. Cela est dissuasif. Si cette personne ne se comporte pas bien, elle perdra éventuellement son travail parce qu'elle ne sera plus à même de bien l'accomplir.

Avec les programmes d'aide aux employés, nous nous efforçons de donner à l'employé une chance de conserver son travail et d'améliorer sa vie. En ce sens, ces programmes sont donc sensiblement différents des programmes alerte.

**Le sénateur Spivak:** Je reconnais qu'il s'agit là de bons programmes de traitement, mais ont-ils un caractère préventif? Comme dernière question, avez-vous eu connaissance de l'élaboration d'un programme conjoint employés-employeur qui engloberait une forme quelconque «d'activités policières»—et j'utilise ce mot dans un sens très large—pour les personnes qui pourraient mettre en danger la sécurité de nombreuses autres? Avez-vous des exemples de cette nature? Croyez-vous que cela soit possible? Est-ce une solution plus acceptable qu'une solution à «caractère policier» et imposée par l'employeur ou par une réglementation stricte? Ma question vous paraît-elle claire?

**Mme Wilcott:** Je n'en suis pas sûre, madame la sénatrice.

**M. Johnson:** Je crois que le réseau des employés est beaucoup plus rapide et beaucoup plus efficace qu'une proposition de ce genre. Les employés iront voir une personne en qui ils ont confiance et lui diront, par exemple, «J'ai vu un tel arriver six fois en retard en ayant la gueule de bois», ou quelque chose de ce genre. Cela n'arriverait pas aussi rapidement si l'employeur était impliqué. J'ai vu des employés utiliser leur propre réseau, le traitement des pairs ou recourir à un délégué syndical d'atelier pour dire «Fred a besoin d'aide». La machine se met alors en place, qu'il s'agisse d'un programme syndical ou d'un programme conjoint. On fait beaucoup plus confiance à un programme d'employés qu'à un programme conjoint.



[Text]

**Senator Spivak:** What do you think of the suggestion put forward by the Canadian Medical Association? They suggest that, rather than have the physician tell on his patient, there be in place a system of more frequent medical check-ups. In their letter of June 15, 1988, they state:

... we pointed out that the proposed legislation failed to place the onus of assuring the fitness of workers to perform their jobs where it should properly be placed—on the railway company's occupational health department rather than on the worker's attending physician."

**Mr. L. Erlichman, Research Director for Canada, International Association of Machinists and Aerospace Workers:** I do not know whether this will answer your question, but the Canadian Labour Congress has a collective agreement with its employees, one of the provisions of which is that every employee have a medical check-up every year. That goes some way towards ensuring that the employee is fit and in good condition.

**Senator Spivak:** Do you think that is sufficient to look after the problem of habitual drug or alcohol abuse?

**Senator MacDonald (Halifax):** Are you talking about employees of the CLC, Mr. Erlichman?

**Mr. Erlichman:** Yes.

**Senator MacDonald (Halifax):** Who pays for that check-up?

**Mr. Erlichman:** OHIP pays for it, and if it were legally required, I suppose that whoever required it would have to pay for it.

**Senator MacDonald (Halifax):** Do you receive the doctor's report?

**Mr. Erlichman:** No, the doctor of the employee has the report. This is just a question of ensuring that the employee is fit to work.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You require your employees to have a medical examination once a year. You have said that the report prepared by the examining physician goes to the employee's private physician, if they are two different people. Does that doctor then report back to the CLC? Is there a report given to the employer?

**Mr. Erlichman:** No, this just means that the employee and his doctor know whether he is in sufficient health to do his job. If the employee is not in sufficient health, then, obviously, the employee will come to us and say, "We have a problem".

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Is that obvious? You say that he will obviously come to you, but I wonder whether he will.

**Mr. Erlichman:** I suppose in that respect it is not that obvious, senator; I agree. On the whole, however, if there is a problem, the employee will obviously see to it that he gets help.

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Que pensez-vous de la suggestion de l'Association médicale canadienne? Elle propose d'instaurer un régime d'examen médicaux plus fréquents plutôt que d'obliger le médecin à communiquer le contenu du dossier de son patient. Dans une lettre du 15 juin 1988, un responsable de l'Association écrit:

... nous avons signalé que la législation proposée ne parvient pas à imputer à qui de droit la responsabilité de la bonne santé des travailleurs pour l'exécution des tâches, c'est-à-dire aux services de santé du travail des compagnies ferroviaires plutôt qu'au médecin personnel du travailleur.

**M. L. Erlichman, directeur de la recherche pour le Canada, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:** Je ne sais pas si cela répondra à votre question, mais le Congrès du travail du Canada a une convention collective avec ses employés dont une des dispositions est que chaque employé doit passer un examen médical tous les ans. Cela cherche à garantir que l'employé est bien adapté à son travail et en bonne santé.

**Le sénateur Spivak:** Croyez-vous qu'il soit suffisant de s'occuper du problème des drogues usuelles ou de l'abus d'alcool?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Parlez-vous des employés du CTC, M. Erlichman?

**M. Erlichman:** Oui.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Qui paie pour cet examen médical?

**M. Erlichman:** C'est le RAMO qui paie et si ces examens étaient imposés par la loi, je suppose que celui qui les imposerait aurait à les payer.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Recevez-vous le rapport du docteur?

**M. Erlichman:** Non, le docteur de l'employé a le rapport. Il s'agit simplement de s'assurer que l'employé est capable de bien faire son travail.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous exigez de vos employés qu'ils subissent un examen médical annuel. Vous dites que le rapport préparé par le médecin qui procède à l'examen est adressé au médecin de l'employé, s'il s'agit de deux personnes différentes. Est-ce que le médecin fait alors rapport au CTC? Est-ce que ce rapport est remis à l'employeur?

**M. Erlichman:** Non, cela signifie tout simplement que l'employé et son médecin savent s'il est en suffisamment bonne santé pour faire son travail. Si l'employé ne l'est pas, il est alors évident que l'employé viendra nous voir et nous dira: «Nous avons un problème».

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Est-ce évident? Vous dites qu'il est évident qu'il viendra vous voir, mais je me demande s'il le fera.

**M. Erlichman:** Je reconnais, en effet, monsieur le sénateur, que ce n'est pas évident. On peut toutefois admettre que, dans l'ensemble, s'il y a un problème, l'employé s'arrangera pour obtenir de l'aide.

## [Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** He may well be getting private medical attention to cure his disability, but that does not mean that he will not continue to report for work and, perhaps, work under dangerous circumstances. I am not suggesting that the CLC has any of that sort of thing going on, but you see my point.

**Mr. Erlichman:** The objective here is to help the employee. That is what we are aiming at.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I think this is a little different. What we are aiming at is the health of the general public insofar as these railways are concerned. Obviously, there is concern for the employee, himself, but he is, in a sense, his own custodian. He has his private physician. What we are concerned about is that he have an adequate medical examination from time to time to ensure that he is a safe fellow worker and a safe operator of a common carrier. It seems to me that the kind of pattern you talk about would not meet that standard.

**Mr. Erlichman:** Not directly. I understand that.

**Mr. Vallée:** As a previous witness said, the people who operate the trains running at the present time are required to have a medical examination every two years and possibly more frequently if there are problems. That is not unreasonable. If the doctor reports to the employer and says that this person is fit or is not fit to do their job on the basis of this examination, that is a sensible way to deal with it. It does not have to go any further.

**The Acting Chairman:** Ms. Wilcott, on page 10 of your brief you say that sections 7, 8, 13 and 15 could be successfully challenged. I have a paper here written by Mr. B. Feldthusen, Professor of Law, University of Western Ontario. This paper is going to be published in the publication entitled *Human Rights Yearbook*, University of Ottawa. Mr. Feldthusen says that the results of drug testing are notoriously inaccurate.

Furthermore, when talking about the Charter of Rights and Freedoms, he says:

In theory, Charter challenges to testing may prove fruitful in cases to which the Charter applies. S.8 which posits the right to be secure against unreasonable search and seizure is directly relevant, and one challenge under section 7, the life, liberty and security of person section, has already succeeded.

He also states:

Parties would seek relief under S.24(1). Anyone tested in violation of the Charter could seek damages. Workers fired on the basis of test results could also seek reinstatement.

Do you agree with those statements?

**Ms. Wilcott:** I am not aware of section 24. It sounds good.

## [Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il se peut fort bien qu'il soit traité par un médecin privé pour soigner sa déficience, mais cela ne veut pas dire qu'il ne continuera pas à se présenter au travail et même, peut-être, à travailler dans des conditions dangereuses. Je ne veux pas dire qu'il y a au CTC des situations de ce genre, mais vous voyez le principe.

**M. Erlichman:** L'objectif est d'aider l'employé. C'est ce que nous visons.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je crois que c'est un petit peu différent. Dans la mesure où les compagnies ferroviaires sont concernées, nous nous occupons de la santé du grand public. Il est évident qu'il y a une inquiétude pour l'employé lui-même, mais, en un sens, il est son propre gardien. Il a son propre médecin. Ce qui nous intéresse est de savoir s'il subit de temps en temps un examen médical bien adapté pour s'assurer qu'il est un travailleur sécuritaire et un opérateur sécuritaire d'un transporteur public. Il me semble que le genre de modèle dont vous parlez ne répondrait pas à cette norme.

**M. Erlichman:** Pas directement, et je comprends votre point.

**M. Vallée:** Comme l'a dit un témoin précédent, les personnes qui font marcher les trains doivent subir un examen médical tous les deux ans et probablement plus fréquemment s'il y a des problèmes. Cela n'est pas déraisonnable. Si le médecin fait rapport à l'employeur et lui dit que cette personne est en bon état ou non pour faire ce travail d'après son examen, c'est une bonne façon de traiter la question. Il n'est pas nécessaire d'aller plus loin.

**Le président suppléant:** Mme Wilcott, à la page 10 de votre mémoire, vous dites que les articles 7, 8, 13 et 15 pourraient être contestés avec succès. J'ai ici un document rédigé par M. B. Feldthusen, professeur de droit à l'Université de Western en Ontario. Ce document sera publié par l'Université d'Ottawa, dans un ouvrage intitulé *Human Rights Yearbook*. M. Feldthusen y dit que les résultats des tests de dépistage de drogues sont, de façon notoire, imprécis.

De plus, quand il parle de la Charte des droits et des libertés, il dit ceci:

En théorie, contester quelque chose en vertu de la Charte peut présenter un intérêt dans les cas où la Charte s'applique. L'article 8, qui énonce le droit à la sécurité contre des enquêtes et des saisies déraisonnables, est tout à fait pertinent, et une contestation en vertu de l'article 7, la section qui traite de la vie, de la liberté et de la sécurité des personnes, a déjà réussi.

Il précise également:

Les parties chercheraient un secours avec l'article 24(1). Toute personne soumise à des tests en violation de la Charte pourrait réclamer des dommages. Les travailleurs mis à pied sur la foi de résultats de tests pourraient également demander à être réembauchés.

Êtes-vous d'accord avec ces énoncés?

**Mme Wilcott:** Je n'ai pas connaissance de l'article 24. Cela semble bien.



[Text]

**The Acting Chairman:** This is a 70-page paper. I may make a speech in the house on it before this is over.

Thank you for your very interesting brief and comments.

The next witnesses are the Honourable Blaine Thacker and officials from the Department of Transport.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, for the assistance of your committee members, I have with me Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group, Transport Canada; Mr. Colin Churcher, Director General of Railway Safety, Transport Canada. Mr. Churcher has had years of actual experience in the railway industry. Also from Railway Safety is Dick McNeil, Director of Special Projects. Mr. McNeil has also worked in the railway industry for 12 years. So our experts have some firsthand experience in the railway industry.

We also have available to you Mr. John Galvin, Director of Railway Relocation and Crossings, Transport Canada; and Mr. Paul Royer, Department of Justice attached to Transport Canada. I hope we have appropriate officials here to answer any questions you may have.

All three parties represented in the Transport committee in the House of Commons struggled with these very same issues. With respect to section 35, they felt, on balance, after having made some amendments, that the broad societal interest required that section 35 stay in the bill.

With respect to drug testing, we will provide more evidence that there is nothing in the bill that allows drug testing. With respect to the pre-employment testing, that is not based on any statute anywhere in the Statutes of Canada. That is a pre-employment requirement, just as being able to write a letter or being able to see my be pre-employment requirements. It is not statutorily authorized. We do not believe this bill allows that either.

The standing committee in the other place decided not to put anything in the bill with respect to drug testing, because the Minister of Health and Welfare is developing a broad, cross-sectional policy with respect to drug testing, and we have agreed to leave that to a broader policy.

**Senator MacDonald (Halifax):** The testimony of the CLC seemed to be in contradiction to what you have just said. Does Bill C-105 allow the government to introduce drug testing?

**Mr. Thacker:** I would ask Mr. Churcher and Mr. Royer to comment on that.

**Mr. Paul Royer, Legal Advisor, Department of Justice:** It has been said that perhaps section 18 would permit the government to introduce drug testing, and there was also reference to subparagraph 18(1)(c)(iv) says:

[Traduction]

**Le président suppléant:** C'est un document de 70 pages. Il est possible que je fasse un discours à ce sujet en Chambre avant la fin de nos travaux.

Merci beaucoup pour votre mémoire et vos commentaires fort intéressants.

Les témoins suivants sont l'honorable Blaine Thacker et des fonctionnaires du ministère des Transports.

**M. Thacker:** Monsieur le président, afin de faciliter la tâche des membres de votre comité, permettez-moi de vous présenter M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint du Transport de surface au ministère des Transports, M. Colin Churcher, directeur général de la Sécurité ferroviaire, Transports Canada. M. Churcher vient de l'industrie ferroviaire. M. Dick McNeil, directeur des Projets spéciaux à Transports Canada m'accompagne également. M. McNeil a également travaillé dans l'industrie ferroviaire pendant 12 ans. Nos experts ont donc une expérience de première main dans l'industrie ferroviaire.

Nous sommes également accompagnés de M. John Galvin, directeur de Déplacement des voies et croisements ferroviaires à Transports Canada et de M. Paul Royer, du ministère de la Justice, attaché à Transports Canada. J'espère que nous avons les responsables qui conviennent pour répondre à toutes les questions que vous pourriez avoir.

Les trois partis représentés au Comité des transports de la Chambre des communes ont abordé exactement les mêmes questions. En ce qui concerne l'article 35, ils ont été d'avis, en résumé, après avoir apporté plusieurs modifications, que cet article devait rester dans le projet de loi dans l'intérêt général de la société.

Quant au dépistage des drogues, nous vous fournirons davantage de preuves démontrant que rien dans le projet de loi n'autorise ce dépistage. En ce qui concerne les examens avant-emploi, cela ne repose sur rien dans les lois du Canada. C'est une exigence pour être embauché, de la même façon qu'il faut être capable d'écrire et de voir. Cela n'est pas prévu par la loi. Nous ne sommes pas d'avis que ce projet de loi le prévoit non plus.

Le Comité permanent a décidé d'autre part de ne rien mettre dans le projet de loi en ce qui concerne le dépistage des drogues parce que le ministère de la Santé et du Bien-être social élabore une vaste politique couvrant les divers aspects de la question pour le dépistage des drogues et nous avons accepté de ne pas toucher à cette question qui sera abordée dans le cadre d'une politique plus large.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Le témoignage du CTC semble contredire ce que vous venez de dire. Est-ce que le projet de loi C-105 permet au gouvernement de réglementer le dépistage des drogues?

**M. Thacker:** Je demanderais à MM. Churcher et Royer de vous répondre.

**M. Paul Royer, conseiller juridique, ministère de la Justice:** On a dit qu'il était possible que l'article 18 permette au gouvernement de réglementer le dépistage des drogues et on a également fait référence à l'alinéa 18(1)(c)(iv) qui dit:



[Text]

the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs by those persons,

If drug testing were inserted in those regulations, I do not think we would be able to pass the examination under the statutory instruments regulations. The lawyers of the Privy Council checked whether or not it is authorized, and I do not think it is. They also checked whether or not this is an unusual use of the regulation-making power, and I believe it would fail under that part as well. The regulation-making power would not be allowed, because that would be an infringement of a right given under the Charter of Rights. Obviously, drug testing will bring challenges to the court.

I am convinced that we would not be allowed to pass regulations for drug testing under that paragraph.

**Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group, Transport Canada:** Nor, might I add, was it ever intended that clause 18 would do that. It intends other things, but not drug testing.

**Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety, Transport Canada:** At the moment there is a very old rule—rule G—of the railways which is probably the first rule that every person learns when he joins the railway. That rule says that you must not drink while on duty, you must not carry alcoholic beverages with you, you must not have drugs or alcohol on your body or on your person while on duty.

The reason for this wording is to ensure that we can continue this type of prohibition, but it certainly was not the intention and it does not give us the power to go that one step further, which everyone has been talking about, and test for drugs.

**Senator MacDonald (Halifax):** The matter relating to hours of rest and the consumption of alcohol and drugs, I would have interpreted that to mean: Thou shalt not drink during X-hours before taking out a locomotive—or whatever it happens to be.

Would you please outline the current procedures for railway medical examinations and explain how clause 35, the medical reporting section, will reinforce the existing situation?

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, there are regulations in place that were formulated by the Canadian Transport Commission to cover requirements for visual and audio acuity for a group of employees. This is known as Order 09. This is basically for employees who are running trains and who are maintaining the track. They must have certain sight and hearing capabilities.

In addition to that, all railways have certain requirements for medical examinations at different periods. It varies between the railways. Canadian National has a compulsory company medical examination paid for by the company every

[Traduction]

le contrôle ou l'interdiction de la consommation de boissons alcooliques et de drogues par ces personnes,

Si on devait faire apparaître le dépistage des drogues dans ces règlements, je ne crois pas que nous pourrions résister à l'examen avec la réglementation sur les instruments statutaires. Les avocats du Conseil privé ont vérifié si cela était autorisé ou non, et je ne crois pas que ce le soit. Ils ont également vérifié si c'est là un usage inhabituel ou non du pouvoir de réglementer, et je crois que cela relèverait également de cette partie. Le pouvoir de réglementer ne serait pas reconnu parce qu'il enfreindrait un droit conféré par la Charte des droits. Il est évident que le dépistage des drogues serait contesté devant les tribunaux.

Je suis convaincu que nous n'aurions pas le droit d'adopter une réglementation sur le dépistage des drogues en vertu de cet alinéa.

**M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Transport de surface, Transports Canada:** Pourrais-je ajouter également que l'article 18 n'a jamais été conçu à cette intention. Il vise d'autres objets, mais pas le dépistage des drogues.

**M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire, Transports Canada:** Pour l'instant, il y a une très vieille règle (la règle G) des chemins de fer qui est probablement la première que toute personne apprend quand elle se joint à une compagnie ferroviaire. Cette règle précise que vous ne devez pas boire pendant que vous êtes en service, que vous ne devez pas transporter de boissons alcooliques avec vous, que vous ne devez pas avoir de drogues ou de boissons alcooliques dans votre organisme ou sur votre personne pendant que vous êtes en service.

Le motif de cette formulation est de s'assurer qu'on peut continuer à appliquer ce genre d'interdiction, mais nous n'en avons pas l'intention et cela ne nous donne pas le droit d'aller plus loin, comme tout le monde l'a dit, et de faire subir des tests de dépistage des drogues.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** En ce qui concerne les heures de repos et la consommation d'alcool et de drogues, j'aurais imaginé que cela signifie que vous ne devriez pas boire X heures avant de prendre les commandes d'une locomotive ou de quoi que ce soit.

Pourriez-vous s'il-vous-plaît nous préciser les procédures actuelles pour les examens médicaux ferroviaires et expliquer comment l'article 35, qui concerne les rapports médicaux, renforcera la situation actuelle?

**M. Churcher:** Monsieur le président, nous sommes régis par une réglementation formulée par la Commission canadienne des transports qui couvre les exigences en matière d'acuité visuelle ou auditive pour un groupe d'employés. C'est ce qu'on connaît sous le nom d'Ordonnance n° 09. Cela concerne essentiellement les employés qui conduisent des trains et qui assurent l'entretien de la voie. Il est indispensable dans ces fonctions d'avoir une certaine acuité visuelle et auditive.

Il faut ajouter à cela que toutes les compagnies ferroviaires ont certaines exigences en ce qui concerne des examens médicaux à différentes périodes. Cela varie selon les compagnies ferroviaires. Le Canadien National impose un examen médical

## [Text]

two years; Canadian Pacific starts this at age 40. At present, some alterations are being made to Order 09, which will increase the periodicity and make it a requirement to have a medical examination by all railways every two years. The requirements that will be in place will cover not only sight and sound, but also such things as heart conditions and diabetic conditions.

Under the existing Railway Act or under section 18, if we can get this legislation passed in time, we will be increasing the requirements for medical examination, and as you pointed out, senator, making it a requirement of the railway to ensure that its employees are in good health.

The intent of clause 35 is to add to that the period that you use. It may be two years, but as people get older it will be reduced to one year. There is always that period in between medical examinations where a condition can deteriorate quickly. The intention of clause 35 is to provide an additional pair of eyes and ears over and above the normal medical examinations that the railways will be doing, and in fact are doing at the moment.

The procedure is that the person concerned, the patient, has to inform his physician that he is in a safety-related position, and if the physician finds a dangerous condition he must report it to the railway medical officer. That is the first point: the physician reports it not to the railway company officer but the railway medical officer, who is also a physician subject to the Hippocratic oath. The question of divulging that information to the railway in general is covered. At the same time, at the request of the CRLA we inserted the provision that the physician should also inform the patient of the notice he has given to the company doctor. So there is no question of doing it behind anyone's back; everyone knows what is going on.

The railway company, through the medical department, can make use of that information to prevent a safety problem. In other words, if an engineer has a particular problem, he may be taken off the main line and put into yard service, where regular hours may make it far easier for him to handle his condition. That information cannot be used for any disciplinary proceedings or any other proceedings whatsoever—and the wording makes that quite clear—except if the employee, or the patient, agrees. There was some question that the railway could initiate disciplinary proceedings and could withhold the information that it was using for those proceedings. The way we have it worded now it can only be done if the patient agrees to it.

I would just like to make one other point about medical reporting. I think it is very important. There has been some thought that the onus should be upon the patient to report his condition, and in a perfect world, yes, I think that would be fine, and I am sure that from time to time it does happen, but

## [Traduction]

obligatoire de compagnie, payé par la compagnie, tous les deux ans. Au Canadien Pacifique, cet examen est obligatoire à compter de 40 ans. À l'heure actuelle, on a apporté quelques modifications à l'Ordonnance n° 09 qui accroîtront la périodicité de ces examens et qui imposeront à toutes les compagnies ferroviaires de faire subir un examen médical tous les deux ans. Cet examen ne concernera pas que la vue et l'ouïe, mais aussi d'autres éléments comme les troubles cardiaques et le diabète.

En vertu de l'actuelle *Loi nationale sur les chemins de fer*, ou si nous pouvons faire adopter cette législation à temps en vertu de l'article 18, nous relèverons les exigences pour les examens médicaux et, comme vous l'avez signalé, sénateur, les compagnies ferroviaires en feront une exigence pour s'assurer que leurs employés sont en bonne santé.

L'objet de la disposition 35 est d'y rajouter la période que vous utilisez. Ce peut être deux ans, mais réduit à une année quand les personnes vieillissent. Il y a toujours cette période entre les examens médicaux pendant laquelle l'état de santé de quelqu'un peut se détériorer rapidement. La disposition 35 cherche à fournir une paire d'yeux et d'oreilles additionnels en sus de l'examen médical normal que les compagnies de chemin de fer font actuellement subir.

La procédure est que la personne concernée, le patient, doit informer son médecin qu'il occupe un poste touchant à la sécurité et que si le médecin estime que son état présente un risque, il devrait en faire rapport au médecin de la compagnie ferroviaire. Le premier commentaire à faire ici est que le médecin ne devrait pas informer la compagnie ferroviaire elle-même mais le médecin de la compagnie ferroviaire qui est également soumis au serment d'Hypocrate. Voilà pour ce qui est de la divulgation de ces renseignements. En même temps, à la demande de l'ASCC, nous avons inséré la disposition voulant que le médecin doive également informer le patient de l'avis qu'il a transmis au médecin de la compagnie. Il n'est donc pas question de faire quelque chose dans le dos du patient; chacun sait ce qui est fait.

La compagnie de chemin de fer, par l'intermédiaire de son service médical, peut utiliser ces renseignements pour empêcher que ne se présente un problème de sécurité. En d'autres termes, si un mécanicien de locomotive a un type précis de problème, il se pourrait qu'il soit retiré d'une ligne et affecté à une gare de triage, les heures régulières de travail lui permettant de faire face plus facilement à son état. Il n'est pas possible d'utiliser ces renseignements à des fins disciplinaires ou à n'importe quel autre usage—et le texte est très clair à cet effet—sauf si l'employé, ou le patient, l'accepte lui-même. On s'est interrogé sur le fait que les compagnies de chemin de fer pourraient mettre en route des procédures disciplinaires et ne pas donner les motifs qu'elles utilisent pour prendre ces mesures. Avec la formulation que nous avons retenue, on ne peut plus le faire que si le patient est d'accord.

J'aimerais signaler un autre élément à propos des rapports médicaux—et je crois que c'est très important—concernant la possibilité qu'il incombe au patient de signaler son état. Je crois que ce serait très bien dans un monde parfait et je suis convaincu que cela arrive de temps en temps, mais l'expérience



## [Text]

experience indicates that, when a person's livelihood is involved, his wages, his salary, he will attempt to conceal his condition.

For example, in western Canada Canadian National had two men operating the cab of a locomotive and one of them collapsed. Luckily, he was not at the controls; the train was on a siding standing still. In that case they were able to get assistance to him and there was no safety problem as it turned out. It transpired that he had a diabetic condition and was being treated for it. When he went for his regular company checkups the urine sample did not show any abnormal sugar content and the company doctor was not able to detect it the condition. In effect, the man was conspiring to conceal his own condition with his physician. We cannot allow that sort of thing to continue. That is the reason for clause 35.

I would like to finish by saying that the wording here is similar to the wording in the Aeronautics Act, section 5.5. As you heard the other day, there are a number of parallel situations in the highway mode, where a doctor must report to the Department of Highways any abnormal medical condition and the person can lose his licence.

That is a bit of background, honourable senators.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I wish to bring to your attention the fact that we are often talking about regulations under clause 18(1)(c). Those regulations do not apply to everyone and anyone joining the railway; they apply only to those people who will fill positions that have been declared to be critical to safe railway operations—for example, engineers, dispatchers and those types of people. They do not apply to everyone, and I think we should see this legislation in that context.

**Senator MacDonald (Halifax):** I have one question concerning the testimony. Mr. Hainsworth mentioned the consultations with railway management on rule changes. What is the situation under Bill C-105?

**Mr. Churcher:** We feel that there will be better consultation under Bill C-105. Under clauses 19 and 20, any proposed changes the railways wish to make to their rules have to be given to any interested organization, which is primarily the labour unions, but could even be tank car owners as well. They have to have an opportunity to comment, and those comments, together with the proposed rule changes, have to be forwarded to the minister. So right from the outset, before the proposal comes to the minister, the unions will have had an opportunity to see the proposed change and to make comments on it. The minister, in deciding whether or not to allow this change to take place, can take into account the comments of the unions.

At the same time, we will also have in place a railway safety consultative committee, which, under the bill as you have it at the moment, includes two representatives from the Canadian Railway Labour Association, the umbrella organization for the

## [Traduction]

révèle que quand les moyens d'existence d'une personne sont touchés, comme son salaire, il essaiera de cacher son état.

Par exemple, nous avons eu un cas de cette nature dans l'Ouest avec le Canadien National. Deux hommes travaillaient dans la cabine d'une locomotive et l'un s'est écroulé. Heureusement, il n'était pas aux commandes et le train était arrêté sur une voie d'évitement. On a pu lui venir en aide et la sécurité n'a pas été en jeu. On a appris par la suite que c'était un diabétique et qu'il était traité. Quand il a subi son examen médical régulier d'entreprise, l'échantillon d'urine n'a pas révélé de contenu en sucre anormal et la compagnie n'a rien détecté. En vérité, l'homme s'organisait pour cacher son état avec son médecin. Nous ne pouvons pas permettre que ce genre de situation se reproduise. C'est la raison pour laquelle il y a la disposition 35.

J'aimerais terminer en disant que l'énoncé ici est similaire à celui qu'on retrouve à l'article 5.5 de la *Loi sur l'aéronautique*. Comme on vous l'a dit l'autre jour, il y a un certain nombre de situations comparables dans le domaine de la circulation routière où un médecin doit faire rapport au ministère de la Voirie sur tout état médical anormal; en l'occurrence, une personne peut perdre son permis de conduire.

Voilà pour le contexte.

**M. Thacker:** Monsieur le président, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que nous parlons souvent de réglementation en vertu de la disposition 18(1)(c). Cette réglementation ne s'applique pas à tous ni à toute personne se joignant à une compagnie de chemin de fer. Elle ne s'applique qu'à ceux affectés à des postes qui ont été déclarés critiques pour une exploitation ferroviaire sécuritaire, comme par exemple les mécaniciens de locomotives, les répartiteurs et ce type de personnel. Cela ne s'applique donc pas à tous et je crois qu'il faut garder cela à l'esprit.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** J'ai une question sur ce témoignage. M. Hainsworth a parlé des consultations avec la direction des compagnies de chemin de fer sur les changements de statuts. Quelle est la situation en vertu du projet de loi C-105?

**M. Churcher:** Nous croyons que la consultation serait meilleure dans le cadre du projet de loi C-105. Avec les dispositions 19 et 20, toute modification que les compagnies de chemin de fer proposent et souhaitent apporter à leurs règlements devraient être remises à toutes les organisations intéressées, c'est-à-dire essentiellement aux syndicats, mais ce pourrait être aussi les propriétaires de wagons-citernes. Tous doivent avoir la possibilité de commenter, et ces commentaires, avec les modifications de règlement proposées, doivent être transmis au Ministre. Ainsi, dès le départ, avant que la proposition ne parvienne au Ministre, les syndicats auront eu la possibilité de voir les modifications proposées et de faire leurs commentaires. Le Ministre, quand il décidera d'autoriser ou non ce changement, pourra tenir compte des commentaires des syndicats.

En même temps, les syndicats disposeront d'un comité consultatif sur la sécurité ferroviaire qui, en vertu du projet de loi tel qu'il est en ce moment, comprend deux représentants de l'Association des syndicats des cheminots canadiens, l'organi-



[Text]

unions, plus one member from the other unions, such as the machinists, who are not members of the CRLA. They will be participating in this committee, which will be spending a lot of its time looking at proposed regulations and changes and suggesting changes, and probably working in subcommittees to draft the wording itself. We think that there will be a far better, much more improved consultation.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What we have just been told with regard to clause 18 subparagraph (1)(c)(iv) does not reassure me at all. That is the subparagraph that says that "the Governor in Council may make regulations concerning... the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs by those persons"... in the particular positions to which reference is made.

Unless there is jurisprudence that we do not know about, the words that Parliament is being asked to utter here are quite adequate to authorize mandatory testing and the like. Perhaps we could be told what decisions have been made either by the courts or by the Committee for the Scrutiny of Regulations that would prevent the Governor in Council from using that provision in the way to which I refer.

We have to remember that it may not be the intention of the present government to make orders in council for that purpose; however, the present government with its intentions—be they good or bad—may not always be there, and who knows who will be exercising the power delegated by Parliament under this provision? Therefore, we set aside the good intentions of the present minister and his colleagues.

What I want to know is what, in fact, Parliament is authorizing and why the words that are being used here are not to be read as having their plain meaning.

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, we specifically asked the Department of Justice to look at this wording and we are advised that, because of the Charter, this wording is so wide that it would not allow us to pass the very detailed regulations that would need to be put in place if drug testing were to be proposed. I am talking of such things as the types of testing procedures; the way of ensuring adequate privacy in the way that samples are taken and the chain of custody procedures that must be taken. For instance, in the United States, every time a sample changes hands, there has to be a signature. Therefore, we must ensure that there is a very strong control on the movement of the sample itself and on the sorts of laboratories and forms of tests that can be used.

Because of the very detailed nature of the regulations, we understand from the Department of Justice that this wording just simply would not allow us to write these things, even if we wished to.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Therefore, you are saying that the Charter would make it impractical?

**Mr. Churcher:** That is my understanding, yes sir. Also, the Statutory Instruments Act would make it impossible. We just

[Traduction]

sation parapluie des syndicats, plus un membre d'un autre syndicat comme les machinistes, qui ne sont pas membres de l'ASCC. Ils participeront à ce comité qui consacrerait beaucoup de temps à se pencher sur les règlements et les modifications proposées, suggérant des modifications à apporter et travaillant en sous-comités à la rédaction de ces modifications. Nous sommes d'avis que ce sera là une consultation beaucoup plus sérieuse et nettement améliorée.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ce que vous venez de nous dire en ce qui concerne la disposition 18(1)c)iv) ne me rassure pas du tout. C'est la disposition qui dit que: Le gouverneur en Conseil peut promulguer des règlements concernant le contrôle ou l'interdiction de la consommation de boissons alcooliques et de drogues par ces personnes, qui occupent les postes auxquels on fait allusion.

A moins qu'il y ait une jurisprudence en la matière que nous ne connaîtrions pas, les termes qu'on demande ici au Parlement d'adopter conviennent tout à fait pour autoriser le dépistage obligatoire, etc. Peut-être pourriez-vous nous dire quelles décisions ont été prises soit par les tribunaux, soit par le Comité sur l'examen minutieux qui empêcheraient le gouverneur en Conseil d'utiliser cette disposition de la façon que j'évoquais.

Nous devons nous souvenir que s'il n'est pas de l'intention du gouvernement actuel de passer des décrets à cette fin; qui sait qui exercera les pouvoirs délégués par le Parlement en vertu de cette disposition. Mettons donc de côté les bonnes intentions du Ministre actuel et de ses collègues.

Ce que je veux savoir, en vérité, est pourquoi le Parlement devrait donner cette autorisation et pourquoi les termes utilisés ici ne doivent pas être pris dans tout leur sens.

**M. Churcher:** Monsieur le président, nous avons tout particulièrement demandé au ministère de la Justice d'étudier cette formulation et il nous a répondu que, étant donné la Charte, cet énoncé est si vague qu'il ne nous permettrait pas d'adopter les règlements très détaillés qui seraient nécessaires si on devait proposer d'instaurer le dépistage des drogues. Je parle d'éléments comme les types de procédures de dépistage, la façon de garantir correctement la vie privée lors du prélèvement des échantillons et l'ensemble des procédures de garde qu'il faudrait prendre. C'est ainsi que, aux États-Unis, à chaque fois qu'un échantillon change de main, il doit y avoir une signature. Il faudrait donc s'assurer qu'il y ait un contrôle très étroit des mouvements de l'échantillon lui-même et du type de laboratoires, ainsi que des tests dont on pourrait se servir.

Étant donné la nature très détaillée des règlements, nous comprenons d'après ce que nous a dit le ministère de la Justice que cet énoncé ne permettrait tout simplement pas de prévoir tout cela, même si nous le voulions.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous dites donc que la Charte rendrait cela impraticable?

**M. Churcher:** C'est ce que j'ai compris. La Loi sur les textes réglementaires ne le permettrait pas non plus. Nous n'avons

[Text]

do not have the powers to write the details that would be necessary.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What in the Statutory Instruments Act would prevent you?

**Mr. Royer:** Each regulation has to be examined by the lawyers of the Privy Council to see whether it meets the various tests under that piece of legislation. That is the authority to make the regulation. They look at the words; they look at whether it is an unusual use of the regulation-making powers, or whether someone has extended the interpretation a little too much. That goes somewhat with the first test. Then there is this Charter aspect to which Mr. Churcher was alluding.

Mr. Chairman, I cannot quote any case law. These words were agreed to following discussions with the drafters and the people that would be called to approve the regulations, together with the Privy Council.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I can well understand that; they are all on the same team. You say "the authority". On the plain meaning of the words, the authority is conferred here.

**Senator MacDonald (Halifax):** On a point of order, Mr. Chairman, what does Senator Stewart mean by "on the same team"? The Privy Council Office? The Department of Justice?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I mean that they are all on the government side.

**Senator MacDonald (Halifax):** They are all there to serve the government, but they are not on the same side in the sense you imply.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, I think Senator MacDonald is being partisan.

**Senator MacDonald (Halifax):** That is the inference I drew from what you just said, Senator Stewart.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, Mr. Chairman. Here we have a group of people who have an aim or a purpose. It is a good aim, and one with which we are all entirely sympathetic, and they are trying to draw up regulations to achieve that aim. They are all on the same team. However, in attempting to achieve that aim, they may do things that are offensive to other persons who are in another situation.

I do not know whether Senator MacDonald has ever had any difficulty with the interpretation of the Income Tax Act, but if that should ever happen, he will find that the Department of Finance and the Department of National Revenue are all on the same team. That is what I mean. I do not think he should be so thin-skinned, unless he has something to conceal.

**Senator MacDonald (Halifax):** Senator Stewart, I could tell you about the number of times I have been frustrated by the Privy Council Office.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Then you know what I mean. What I am saying is that on the plain words, the authority seems to be conferred here because there does not seem to be any limitation in the language used. However, I do

[Traduction]

tout simplement pas les pouvoirs de rédiger les détails du texte qui serait nécessaire.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Qu'est-ce qui vous en empêcherait dans la Loi sur les textes réglementaires?

**M. Royer:** Chaque réglementation doit être examinée par les avocats du Conseil privé pour déterminer si elle satisfait aux diverses exigences de cette loi. C'est l'autorité qui promulgue la réglementation. Ils étudient l'énoncé, déterminent si c'est une utilisation inhabituelle des pouvoirs de réglementation, ou si quelqu'un a poussé l'interprétation un peu trop loin. Cela se fait lors de la première vérification. Vient ensuite ce qui concerne la Charte à laquelle M. Churcher faisait allusion.

Monsieur le président, je ne peux pas citer un cas précis devant les tribunaux. Cet énoncé a été retenu après discussions avec les rédacteurs et les gens à qui il incombera d'approuver la réglementation, en même temps qu'avec le Conseil privé.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je comprends fort bien; ils sont tous du même côté. Vous dites «le pouvoir». Au sens propre du terme, le pouvoir est ici.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Puis-je intervenir, monsieur le président. Qu'entend le sénateur Stewart par «du même côté»? Le bureau du Conseil privé? Le ministère de la Justice?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je veux dire qu'ils sont tous du côté du gouvernement.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Ils sont tous là pour servir le gouvernement, mais ils ne sont pas du même côté dans le sens où vous l'entendiez.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non, je crois que le sénateur MacDonald est partisan.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Ce qui impliquait ce que vous venez de dire, sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non, monsieur le président. Nous avons devant nous un groupe de personnes qui ont un objectif. C'est un bon objectif, que nous trouvons tous tout à fait sympathique, et ils s'efforcent de rédiger des règlements pour atteindre cet objectif. Ils font tous partie de la même équipe. Toutefois, en tentant d'atteindre cet objectif, ils pourraient faire des choses qui nuisent à d'autres personnes qui sont dans une autre situation.

Je ne sais pas si le sénateur MacDonald a déjà éprouvé des difficultés avec l'interprétation de la Loi de l'impôt sur le revenu, mais il se serait aperçu dans ce cas que le ministère des Finances et celui du Revenu national sont du même bord. C'est ce que je veux dire. Je ne crois pas qu'il devrait être si sensible à moins qu'il n'ait quelque chose à cacher.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Sénateur Stewart, je pourrais dire le nombre de fois où j'ai été frustré par le bureau du Conseil privé.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Alors vous savez ce que je veux dire, soit que si on se fie au sens des termes, le pouvoir semble être conféré ici parce qu'il n'y a aucune limitation aux termes utilisés. Je ne sais par contre pas ce que



[Text]

not know what is meant by the words "unusual use". Does that mean that it has not been done before? Would the statutory instruments committee rule out a proposed order on the basis that, although it appeared to be authorized by statute, it had not been done before? It seems to me that that would not be the case.

**Mr. Churcher:** The word "control" there is to permit the setting of levels on drugs and hours of consumption.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, I know what you intend it to mean, but the word "control" has a much wider meaning in common and judicial usage than that.

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, this wording would not allow us the sort of details that are essential, such as licensing laboratories. Drug testing, or the analysis of the samples, must be done under highly controlled conditions. In order to do that, it is important to license the specific laboratories and the tests that should be used. This wording will not allow that to happen.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You say you have an opinion on that from the Department of Justice?

**Mr. Churcher:** Yes, sir.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Is that opinion available to the committee?

**Mr. Royer:** I think it is the position of the Department of Justice that they do not make opinions available.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So we have to rely on your hearsay. Can you give me an answer?

**Mr. Royer:** I can only tell you the steps that we have taken to ensure that the words included in this bill meet the Charter and are doing what we intended them to do.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** All right. Now let us turn to clause 35—

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I wonder if Senator Stewart would allow me to put on the record that we went through this process at the standing committee level in the House and assurances were given that, based on the wording and what the words might be interpreted to mean, it is clearly not the intention of the government that 18(1)(c)(iv) be used in the manner in which the senator is using it. Perhaps he would accept the argument that, if it were a policy aim to do that, we would have put it in clear, precise terms, covering all of the vast array of protections possible.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, Mr. Chairman, but I tried to deal with that problem earlier. I have no question about what the intention of the present minister is. However, the law may be in place for 25 years and who knows what some future minister—perhaps in a panic situation—will try to do. That is the sort of thing that I am trying to anticipate here.

[Traduction]

vous voulez dire quand vous parlez d'«utilisation inhabituelle». Voulez-vous dire que cela n'a pas été fait auparavant? Est-ce que le Comité sur les textes réglementaires aurait rejeté un décret proposé sur la base que, même s'il semblait autorisé par la loi, cela n'aurait jamais été fait auparavant? Je ne pense pas que ce serait le cas.

**M. Churcher:** Le terme «contrôle» permet de définir des niveaux sur la consommation de drogues et les heures de consommation.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui, je comprends le sens que vous avez voulu lui donner, mais le terme «contrôle» a un sens beaucoup plus large, à la fois dans le langage courant et au sens juridique.

**M. Churcher:** Monsieur le président, cette formulation ne nous permettrait pas de préciser les détails qui sont indispensables comme l'octroi de licences à des laboratoires. Le dépistage des drogues, ou l'analyse d'échantillons, doit se faire dans un milieu hautement contrôlé. Pour que ce soit bien le cas, il est important d'autoriser les laboratoires ainsi que les tests à utiliser. La formulation ne le permettrait pas.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous dites que le ministère de la Justice vous a fait part d'une opinion sur cette question?

**M. Churcher:** Oui monsieur.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Est-ce que le comité pourrait prendre connaissance de cette opinion?

**M. Royer:** Je crois que la position du ministère de la Justice est de ne pas divulguer ses opinions.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Nous devons donc nous en remettre à ce que vous nous dites, à des ouï-dire. Pouvez-vous me répondre?

**M. Royer:** Je ne peux que vous dire que les étapes que nous avons franchies afin de nous assurer que les termes utilisés dans ce projet n'enfreignent pas la Charte et disent bien ce que nous voulons qu'ils disent.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien. Venons-en maintenant à la disposition 35...

**M. Thacker:** Monsieur le président, je me demande si le sénateur Stewart me permettrait de préciser, pour le compte rendu, que nous avons suivi ce processus au niveau du Comité permanent de la Chambre et que nous avons obtenu des assurances sur la formulation et sur l'interprétation qu'on pourrait donner aux termes et qu'il n'est pas du tout de l'intention du gouvernement que 18(1)(iv)(c) serve de la façon dont vous l'utilisez. Peut-être reconnaîtrez-vous quelque poids à l'argument voulant que s'il s'agissait là d'une politique allant dans ce sens, nous l'aurions dit en termes clairs et précis, qui auraient couvert la vaste gamme des protections possibles.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui, monsieur le président, je me suis efforcé d'aborder ce problème plus tôt. Je n'ai pas de doute sur les intentions du Ministre actuel. Toutefois, la loi pourrait rester en vigueur 25 ans et qui sait ce qu'un ministre, peut-être dans un cas de panique, pourrait faire à l'avenir. C'est ce que j'essaie de prévoir ici.



[Text]

**Mr. Thacker:** That is absolutely fair comment, senator. What we are saying to you is that any regulations drafted to meet the problem would have to be so complex that the other checks and balances in the system, whether the Charter or the statutory regulations committee that has to approve them—all of those parts of the process—would beat them down and they would not be successful.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, now that we are back on this subject, it would be helpful if we could be shown—perhaps not today and not necessarily in oral testimony—how the Charter would, at one specific point, break the chain; how it would be impossible to bring in mandatory or on-the-job drug testing because, at some essential linkage point, it would be impossible under the Charter or under the statutory instruments committee. I think that would be most reassuring.

**Senator MacDonald (Halifax):** How do you propose that request be accommodated?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** We were told that the situation I have described is, indeed, the factual situation. I assume that the people who gave that advice were not simply running words together, that they went through it and said: "Here is what we could not do; here is a specific step which would be impossible because of this provision in the Charter or this requirement of the Statutory Instruments Act." What I am asking for is an identification of just one of the links that could not be put in place because of the Charter or the Statutory Instruments Act.

**Senator MacDonald (Halifax):** And you would accept the word of these witnesses?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oh, yes.

**Senator MacDonald (Halifax):** You are not asking for a Department of Justice ruling?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, no, you constantly misunderstand, senator. I am asking these people here, not necessarily in oral testimony, to show where they think the Charter or Statutory Instruments Act would make it impossible to use this provision for purposes for which they say it is not intended.

I now want to go to clause 35. I will be quite candid, Mr. Chairman. I find this provision interventionist and collectivist, which is very offensive. It is almost as offensive as having a father confessor required to squeal on those who come before him for assistance.

I am reassured to hear that the employers will be required to have examinations done every two years, but I would have wondered if one year would not have been a better requirement.

In any event, it seems to me that this is really not the sort of provision we ought to have in a free society.

We were told earlier that employees will sometimes conceal their physical condition. I am thinking of a man with diabetes. He may conceal that condition because his livelihood, his wages, his salary may be at stake. Now we will have a situation where a man they suspect has something wrong with

[Traduction]

**M. Thacker:** Votre commentaire est parfaitement justifié, sénateur. Ce que nous vous disons est que pour qu'une réglementation soit rédigée de façon à faire face au problème, elle devrait être si complexe qu'elle ne résisterait pas à l'examen, que ce soit celui des autres tests ou des diverses formules d'équilibre dans le système, par exemple la Charte des droits ou le Comité de réglementation statuaire.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, puisque nous y revenons, il serait probablement utile si nous pouvions voir, peut-être pas aujourd'hui et pas nécessairement lors d'un témoignage oral, comment la Charte pourrait, à un point précis, rompre la chaîne; comment il serait impossible d'adopter un règlement sur le dépistage obligatoire des drogues sur le lieu de travail parce que, du fait d'un lien essentiel, ce serait impossible en vertu de la Charte ou des textes réglementaires. Je trouverais cela des plus rassurants.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Comment proposez-vous qu'on traite cette demande?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** On nous a dit que la situation que j'ai décrite est, en fait, la situation réelle. J'imagine que les gens qui ont donné cet avis ne se sont pas contentés de lire l'énoncé mais qu'ils l'ont analysé et ont conclu: «Voici ce que nous ne pourrions pas faire, voici une étape précise qui serait impossible à cause des dispositions de la Charte ou des exigences de la Loi sur les textes réglementaires.» Je demande tout simplement qu'on me précise un de ces liens qu'on ne pourrait pas mettre en place à cause de la Charte ou de la Loi sur les textes réglementaires.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Et vous accepteriez les affirmations de ces témoins?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous ne demandez pas une décision du ministère de la Justice?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non, vous comprenez toujours de travers, sénateur. Je demande à ces gens ici présents de nous indiquer, pas nécessairement oralement, en quoi la Charte des droits ou de la Loi sur les textes réglementaires rendraient impossible le recours à cette disposition à des fins pour lesquelles elles ne sont pas prévues.

Je voudrais maintenant revenir à la disposition 35. Je serai franc, monsieur le président, je trouve cette disposition interventionniste et collectiviste, ce qui est très offensant. C'est pratiquement aussi offensant que d'avoir un confesseur qui exigerait de dénoncer ceux qui viennent lui demander de l'aide.

Je suis rassuré d'apprendre que les employeurs devront faire subir des examens médicaux à leurs employés tous les deux ans, mais je me demande s'il n'aurait pas mieux valu que ce soit tous les ans.

De toute façon, il me semble que ce n'est vraiment pas la sorte de disposition que nous devrions avoir dans une société libre.

On nous a dit plus tôt qu'il arrive que les employés cachent leur état de santé. Je pense à un homme qui aurait le diabète. Il pourrait cacher son état parce qu'autrement il pourrait avoir à craindre pour son moyen d'existence, son salaire. Ce que nous verrons maintenant est le cas d'un homme dont on soup-

[Text]

him—and perhaps it could be serious—will say, “I cannot go to a doctor because if I go to a doctor the doctor will be required, under clause 35, to report me. So I will just have to pray that I am not dying.”

It seems to me that to put anybody in that situation is offensive. I think this is a bad piece of legislation.

As I said, I think the correct approach is to have the employer provide for mandatory examination at shorter intervals. To create a situation where an employee is afraid to go to his physician, because the physician will be required to report in such a way as may endanger his livelihood, wages and salary, is offensive.

I should like to get some reaction to that statement.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I do not think anyone in the Senate or in the House of Commons would deny the fact that this is an intrusion on the historic rights that people always felt they had, and did have. There is no doubt about that. The question is whether, in that balancing of interests in these positions that are important for safety, society should intrude and take additional steps at the expense of individual rights. On balance, we feel that this is reasonable.

I would point out to Senator Stewart that Mr. Justice Foisy, who inquired into the Hinton disaster, has had every one of his legislative proposals accepted and put into law. This is one of those recommendations.

Just for the senator's information, I am informed that the medicals are required every two years for employees under 50 years of age and every year for those employees over the age of 50.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Is that at present or is that the proposed requirement?

**Mr. Thacker:** That is the law at present.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yet we were told by witnesses from CP that under the age of 40 they did not have medical examinations.

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, I believe the requirement at present is every year up to the age of 50 for both CP and CN employees. Under the new requirements there will be a medical every year for an employee over 50. The period does get shorter at present under the company's requirements.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What will be the requirement at age 39?

**Mr. Churcher:** Under the new regulations?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes.

**Mr. Churcher:** Every two years, I believe.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yet you will have a two-year span. You think that is a nice balance of the liberties and various obligations involved. The companies will have examinations every two years, and yet with that broad interval between these examinations you will intrude upon the

[Traduction]

comme qu'il a quelque chose, et peut-être quelque chose de grave, et qui dira, «je ne peux pas aller voir un docteur parce que si j'y vais, celui-ci devra, en vertu de la disposition 35, faire rapport sur mon état de santé. Il me reste juste à prier de ne pas mourir.»

Il me semble offensant de mettre quiconque dans une telle situation. C'est la raison pour laquelle je trouve que c'est une mauvaise législation.

Comme je l'ai dit, je crois que la bonne approche serait que l'employeur prenne en charge un examen médical obligatoire à des intervalles plus courts. Instaurer une situation dans laquelle un employé a peur d'aller voir son médecin, parce que celui-ci devra faire rapport et que cela risque de mettre en danger ses moyens d'existence, ses revenus, est offensant.

J'aimerais obtenir quelques réactions à ceci.

**M. Thacker:** Monsieur le président, je ne crois pas que quiconque au Sénat ou à la Chambre des communes nie le fait qu'il s'agit là d'une intrusion dans les droits historiques que les gens ont toujours pensé qu'ils avaient, et qu'ils avaient. Il n'y a aucun doute à ce sujet. La question est de savoir, quand on tient compte de l'intérêt public pour ces postes qui sont importants pour la sécurité, s'il faut effectuer cette percée au dépens des droits des individus. Nous croyons, avec cette perspective, que c'est raisonnable.

J'aimerais signaler au sénateur Stewart que toutes les propositions faites par le juge Foisy, qui a mené l'enquête sur le désastre de Hinton, ont été incorporées à la loi. Il s'agit là d'une de ses recommandations.

Pour l'information du sénateur, on m'a dit que les examens médicaux sont exigés tous les deux ans pour les employés de moins de 50 ans et tous les ans pour les employés de plus de 50 ans.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** En est-il ainsi maintenant ou s'agit-il d'une proposition?

**M. Thacker:** C'est ce qu'exige la loi présentement.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Des témoins du CP nous ont cependant dit qu'en-dessous de 40 ans, il n'y a pas d'examen médical.

**M. Churcher:** Monsieur le président, je crois que pour l'instant on exige un examen médical tous les ans jusqu'à 50 ans, pour les employés du CN et du CP. La nouvelle exigence imposerait un examen médical annuel pour les employés de plus de 50 ans. Les règlements des compagnies ferroviaires réduisent actuellement cette période.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Qu'en serait-il pour quelqu'un ayant 39 ans?

**M. Churcher:** Avec la nouvelle réglementation?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui.

**M. Churcher:** Tous les deux ans je crois.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il y aurait malgré tout un intervalle de deux ans. Vous croyez qu'ils agissent là d'un bon équilibre entre les libertés et les diverses obligations impliquées. Les entreprises feraient subir des examens médicaux tous les deux ans et, avec cet intervalle si long entre



[Text]

confidential relationship between an employee and his private physician. It seems to me that is utterly indefensible.

**Mr. Churcher:** That is precisely what is done under the Aeronautics Act at the moment. The requirement of two years may be right; it may not be right. In the light of experience we may want to change that. I do not think that the two years is cast in stone. It may very well be we will want to increase the period, but at present the feeling seems to be that two years makes sense.

**Senator MacDonald (Halifax):** Senator Stewart, are you suggesting that it might be a good idea if these were more frequent and that the employee should go to his own physician?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, no. We are talking about certain mandatory medical examinations. I have no problem with that. An employee has sought a job and must accept the conditions that go with that job, but it seems to me that it ought to be possible for an employee to say, "I have had my examination, my law-required examination, but I am uneasy about something." Perhaps what he is uneasy about has no direct bearing on his ability to perform safely his railway duties. He ought to be able to go to his doctor with the knowledge that if the doctor happens to turn up something else the doctor is not going to report that, because I contend that we are going to have employees who, out of a bit of paranoia, will stay away from private medical practitioners.

**Senator MacDonald (Halifax):** Let us suppose the railway companies ask the employee to sign an affidavit which states: "Do you know of any condition, directly or indirectly, which may impair the performance of your job". "Which is more offensive, a false oath or a—

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It seems to me that the employee and the physician are in entirely different situations. The physician is not seeking to work for CN or CP. He is very much in the position of a father confessor. The employee takes the responsibility that goes with his job, but not the physician.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, could I bring to the attention of Senator Stewart subclause (3) of clause 35, which states that that information can be used only as the railway considers it necessary in the interest of safe railway operations. It is only to the extent that it might affect safe railway operations that it can be used.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, it does not say that, sir. It says that it considers it necessary; it does not say that it is necessary. This is subjective.

**Mr. Thacker:** Yes, I can accept that, Senator. Nonetheless, I suppose there would be a test as to whether it would be reasonable, but if the railways were to abuse it, there would be grievances filed immediately, which would bring the railways into line.

[Traduction]

les examens, vous vous immisceriez dans la relation confidentielle entre l'employé et son médecin personnel. Cela me semble complètement indéfendable.

**M. Churcher:** C'est précisément ce que fait la Loi sur l'aéronautique en ce moment. L'exigence de deux ans est peut-être bonne ou peut-être pas. Nous souhaiterons peut-être modifier ce délai à la lumière de l'expérience. Je ne crois pas que la période de deux ans soit coulée dans le béton. Il se peut fort bien que nous voulions augmenter la périodicité, mais il semble pour l'instant que deux ans ait du sens.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Le sénateur Stewart, laissez-vous entendre que ce pourrait être une bonne idée si les examens médicaux étaient plus fréquents et si l'employé devait aller voir son médecin personnel?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non certainement pas. Nous parlons de certains examens médicaux obligatoires. Cela ne me pose aucun problème. L'employé qui fait une demande d'emploi doit accepter les conditions qui vont de pair avec ce travail, mais il me semble qu'il devrait être possible pour un employé de dire: «J'ai subi mon examen médical, satisfait à l'examen imposé par la loi, mais il y a quelque chose qui me gêne.» Il est possible que ce qui l'inquiète n'ait pas de lien direct avec son aptitude à réaliser son travail ferroviaire en toute sécurité. Il devrait pouvoir aller voir son médecin en sachant que, si le docteur découvre quelque chose, il ne devra pas en faire rapport, parce que je prétends que nous aurons alors des employés, étant un peu paranoïaques, qui s'abstiendront d'aller voir leur médecin personnel.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Imaginons que des compagnies ferroviaires demandent aux employés de signer une déclaration libellée ainsi: «Avez-vous connaissance d'une situation qui, directement ou indirectement, pourrait nuire à votre performance au travail». Qu'est-ce qui est le plus offensant, un faux serment...

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il me semble que l'employé et le médecin se trouvent dans deux situations totalement différentes. Le médecin ne cherche pas à travailler pour le CN ou le CP. Il est proche de la situation d'un confesseur. L'employé assume la responsabilité qui va avec son travail, pas le médecin.

**M. Thacker:** Monsieur le président, pourrais-je attirer l'attention du sénateur Stewart sur le paragraphe 3 de la disposition 35 qui précise que ces renseignements ne peuvent être utilisés par la compagnie ferroviaire que si elle estime cela nécessaire dans l'intérêt d'une exploitation ferroviaire sécuritaire. On ne peut s'en servir que si ces renseignements affectent une opération ferroviaire sécuritaire.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non, ce n'est pas ce qui est dit, monsieur. Le texte dit qu'il l'estime nécessaire; il ne dit pas que c'est nécessaire. C'est subjectif.

**M. Thacker:** Oui, je le reconnais, monsieur le sénateur. Je suppose néanmoins qu'il y aurait un test pour savoir ce qui est raisonnable. Si les compagnies ferroviaires en abusaient, il y aurait immédiatement des griefs déposés, qui attireraient l'attention sur les compagnies de chemin de fer.



[Text]

I believe senators should also read subclause 35.(4), which reads:

No legal, disciplinary or other proceedings lie against a physician or optometrist for anything done by that physician or optometrist in good faith in compliance with this section.

Subclause 35.(5) then states that the actual information provided pursuant to subclause (1) is privileged and that no person shall be required to disclose it or get evidence relating to it in any legal, disciplinary or other proceedings. This subclause states that such information is not admissible in any proceeding except as provided by subclause (3) or where the patient consents. That might minimize, to a certain extent, the charging section, which is a violation of our historic personal right.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is quite helpful, but it really does not meet my point in any material way.

**Mr. Churcher:** If I might, Mr. Chairman, I will also point out that if an engineer is found to have a serious condition, he will not lose his job completely. Every effort is made to find him suitable employment. He may be able to do light duties or he may be able to work in the yard on regular hours, which is in his best interest and in the best interest of his fellow workers. He will not be put on the street; suitable employment will be found for him.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, but I think this witness is the very one who said earlier that people will tend to conceal their conditions, notwithstanding this magnificent treatment.

**Mr. Thacker:** Senator Stewart, Mr. Barbeau has brought to my attention something I have forgotten, which is that the CRLA, the railway union, has accepted this section as a result of the amendments that the standing committee made, but I appreciate that that does not deal with your point of principle.

**The Acting Chairman:** Mr. Thacker, the union accepts the good parts of the bill.

**Mr. Thacker:** I am not saying that it accepts the entire bill, Mr. Chairman; I would not be that presumptuous.

**The Acting Chairman:** Mr. Churcher, will the railway employee appearance sheet still read the same or will it be changed in any way? That is the sheet that the employee signs and it indicates that he knows the road, that he has had sufficient rest and that he is not under the influence of alcohol. This is the sheet they hang you on.

**Mr. Churcher:** It will be precisely the same as it is today, sir.

**The Acting Chairman:** Is subparagraph 18.(1)(c)(iv) the part of the bill under which rule G will fall?

[Traduction]

Je crois que le sénateur devrait lire également le paragraphe 35(4) qui se lit comme suit:

Aucune mesure légale ou disciplinaire, ou d'une autre nature ne peut être prise contre un médecin ou un optométriste pour tout acte qu'il a posé de bonne foi en conformité avec cet article.

Le paragraphe 35(5) précise ensuite que les renseignements réellement fournis en conformité avec le paragraphe (1) sont privilégiés et que personne ne devrait pouvoir exiger qu'ils soient divulgués ou utilisés comme preuve lors d'une action juridique, disciplinaire ou d'autre nature. Ce paragraphe précise que ce type de renseignement n'est pas admissible dans le cadre d'une poursuite quelconque, si ce n'est dans le cas prévu dans le paragraphe (3) ou quand le patient y consent. Cela pourrait minimiser, dans une certaine mesure, l'article qui permet de poursuivre et qui est une violation des droits historiques de la personne auxquels nous sommes habitués.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est utile à savoir, mais cela ne répond pas de façon concrète à ce qui me préoccupe.

**M. Churcher:** Je voudrais, monsieur le président, signaler également que si on constate qu'un mécanicien de locomotive est en mauvais état de santé, il ne perdra pas totalement son emploi. En l'occurrence, on fait tous les efforts possibles pour trouver un autre emploi qui lui convienne. Il se peut qu'il puisse travailler à un emploi moins dur ou qu'on puisse l'affecter à la gare de triage à des heures régulières, ce qui serait au mieux de ses intérêts et de ceux de ses collègues de travail. Il ne serait pas mis à la rue; on lui trouverait un emploi qui lui conviendrait.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui, mais je crois que le témoin qui vient de parler est bien celui qui nous a dit plus tôt que les gens ont tendance à cacher leur état de santé, malgré ce traitement magnifique.

**M. Thacker:** Sénateur Stewart, M. Barbeau vient d'attirer mon attention sur quelque chose que j'avais oublié, à savoir que l'ASCC, le syndicat des cheminots, a accepté cet article à la suite des modifications que le Comité permanent a apportées, mais je réalise que cela ne répond pas à votre question de principe.

**Le président suppléant:** M. Thacker, le syndicat accepte les bonnes parties de ce projet de loi.

**M. Thacker:** Je ne dis pas qu'il accepte tout le projet de loi, monsieur le président. Je ne serais pas aussi présomptueux que cela.

**Le président suppléant:** M. Churcher, est-ce que la feuille de route d'un cheminot se lirait encore de la même façon ou serait-elle modifiée? C'est la feuille que signe l'employé et qui précise qu'il connaît l'itinéraire, qu'il s'est suffisamment reposé et qu'il n'est pas sous l'influence de boissons alcooliques. C'est le document avec lequel ils vous tiennent.

**M. Churcher:** Ce document resterait exactement le même, Monsieur.

**Le président suppléant:** Est-ce que la règle G tombe dans le cadre du sous-alinéa 18(1)iv)?

[Text]

**Mr. Churcher:** This is the one that allows us to continue rule G, sir, yes.

**The Acting Chairman:** The last part of rule G says "subject to call". What does that mean? Most employees on the railroad work spare board service, or pool service, and this newspaper ad that I have in hand says that the staff of the CNR is on call 24 hours a day and is available on two hour's notice. What does "subject to call" mean, in your opinion, sir?

**Mr. Churcher:** It will vary from condition to condition, Mr. Chairman. I know that you are pointing out that people bucking the spare board do not know precisely when they are going to be called in for duty. As you know, people will call in to see whether they can find out when they are to report to work and will regulate their personal lives accordingly. Sometimes they may be caught out, if they find, for example, that they will be called to work at twelve midnight and go to have a couple of beers at mid-day. This is a point Justice Foisy brought up in his report and we hope we can achieve some positive results with respect to work scheduling.

**The Acting Chairman:** Will this bill apply to spare board personnel?

**Mr. Churcher:** Yes, it will.

**The Acting Chairman:** Suppose that you are a railroader and all of a sudden you get busy on the Sarnia-Toronto run, where they use eight or 10 crews in an hour to an hour and a half. What happens then?

**Mr. Churcher:** The hours of rest regulation that was brought in in April of 1987 covers this sort of situation quite clearly, Mr. Chairman. If a person has been on duty for eight hours, he must have at least six hours of rest before he starts another tour of duty. If he has been working between eight and 10 hours, I believe he must have eight hours rest. This regulation cannot be broken.

**The Acting Chairman:** That may be the case now because the railways are not busy. In the event of war, for example, when they really start to move, what will happen?

**Mr. Churcher:** The same regulations will apply, Senator; the workers must have their rest. If the railways try to get around the rule, they will be in contravention of the legislation.

**The Acting Chairman:** You are pretty naive, sir; I have been around a while. Rule 104 says that the safe course must be taken and that no risk must be run. That is the one they say you violated.

**Mr. Churcher:** I do not think that rule takes precedence over the hours of rest regulation, Senator.

**The Acting Chairman:** I regret to say that I have spoken to the employees and they do not agree; they say the same thing that applied 20 years ago applies today.

[Traduction]

**M. Churcher:** C'est bien celui qui nous permet de continuer à appliquer la règle G, oui Monsieur.

**Le président suppléant:** La dernière partie de la règle G dit «sur appel». Qu'est-ce que cela signifie? La plupart des employés des compagnies de chemin de fer travaillent sur appel ou en pool. Cette annonce publiée dans un journal, que j'ai en main, indique que le personnel du chemin de fer du Canadien National est sur appel 24 heures par jour et disponible à deux heures d'avis. Qu'est-ce que, à votre avis, «sur appel» signifie?

**M. Churcher:** Cela varie d'une situation à l'autre, monsieur le président. Je sais que vous pensez aux personnes qui sont sur appel et qui ne savent pas précisément quand on va les faire rentrer au travail. Ainsi que vous le savez, les gens appellent pour essayer de savoir quand ils doivent se présenter au travail et organisent leur vie personnelle en conséquence. Il arrive qu'ils soient pris par surprise en découvrant qu'on les appellera au travail à minuit alors qu'ils sont allés prendre quelques bières au milieu de la journée. C'est un point que le juge Foisy a signalé dans son rapport et nous espérons qu'il sera possible d'améliorer la planification du travail.

**Le président suppléant:** Est-ce que ce projet de loi s'appliquera aux réservistes?

**M. Churcher:** Oui, il s'appliquera.

**Le président suppléant:** Imaginons que vous soyez un itinérant et que vous soyez tout d'un coup affecté sur l'itinéraire Sarnia-Toronto où on utilise de 8 à 10 équipes sur une période d'une heure à une heure et demie. Que se passe-t-il alors?

**M. Churcher:** La réglementation sur les heures de repos qui a été adoptée en avril 1987 couvre ce type de situation de façon très claire, Monsieur le président. Si une personne a été en service pendant huit heures, elle doit avoir au moins six heures de repos avant de prendre un autre tour de service. Si elle a travaillé entre huit et dix heures, je crois qu'elle doit prendre au moins huit heures de repos. On ne veut pas transgresser la réglementation.

**Le président suppléant:** Ce pourrait être le cas maintenant parce que les compagnies de chemin de fer ne sont pas occupées. Dans le cas d'une guerre, par exemple, que se passerait-il quand elles sont surchargées?

**M. Churcher:** La même réglementation s'appliquerait, monsieur le sénateur; les travailleurs doivent prendre leur repos. Si les compagnies ferroviaires essayaient de contourner le règlement, elles contreviendraient à la loi.

**Le président suppléant:** Vous êtes passablement naïf, Monsieur: j'en ai vu pas mal. La règle 104 dit qu'il faut suivre la marche sûre sans prendre de risque. C'est cette règle qu'ils disent que vous avez violée.

**M. Churcher:** Je ne crois pas que ce règlement ait préséance sur la réglementation des heures de repos, monsieur le sénateur.

**Le président suppléant:** Je regrette de dire que je me suis entretenu avec les employés et qu'ils ne sont pas d'accord; ils disent que ce qui était valable il y a vingt ans l'est encore aujourd'hui.

[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Reference was made earlier, Mr. Chairman, to new requirements with regard to medical examinations. There may be medical examinations for every employee, as I understand it, who would be in these positions. Under what clause of the bill do those requirements appear?

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, they are currently being drafted under the existing Railway Act and they will be part of a revised order 09. But if this legislation is implemented before that time, they will be put under clause 18, subparagraph 18.(1)(c)(iii).

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** When will we be able to see those regulations? We are proceeding now on faith.

**Mr. Churcher:** I do not know where they stand, Senator, they have not yet gone to the Privy Council office. There are still some consultations to be carried out with the railways and the unions. This is being handled by the National Transportation Agency.

**The Acting Chairman:** There being no further questions, on behalf of the committee I would like to thank you, Mr. Thacker, and the employees of the Department of Transport. I believe Senator Stewart requested additional information, and that is the only point I would like to raise at this time.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I believe they agreed that they were going to give us at least a piece of paper showing the problems that would be incurred in introducing drug testing under the provisions we were discussing, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman:** That concludes today's meeting.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** On a évoqué plus tôt, monsieur le président, les nouvelles exigences en ce qui concerne les examens médicaux. Il pourrait y avoir un examen médical pour chaque employé, si je comprends bien, qui occupe ce genre de postes. Dans quelle disposition du projet de loi ces exigences apparaissent-elles?

**M. Churcher:** Monsieur le président, elles sont en cours de rédaction en vertu de la loi actuelle sur les chemins de fer et seront partie intégrante d'une ordonnance n° 09 révisée. Si cette législation entre en vigueur avant ce moment, elles seront couvertes par la disposition 18, sous-alinéa 18(1)iii).

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Quand pourrions-nous lire ce règlement? Nous sommes obligés pour l'instant de nous en remettre à ce que vous nous dites.

**M. Churcher:** Je ne sais pas où en est la rédaction, monsieur le sénateur, mais les textes ne sont pas encore au Bureau du Conseil privé. Les consultations avec les compagnies de chemin de fer et les syndicats sont toujours en cours. C'est l'Office national des transports qui s'en occupe.

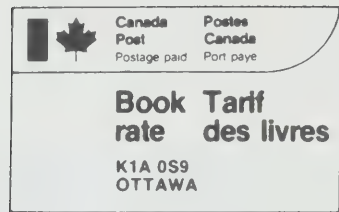
**Le président suppléant:** Puisqu'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais vous remercier, M. Thacker et les employés du ministère des Transports, au nom des membres du comité. Je crois que le sénateur Stewart a demandé des renseignements additionnels et c'est le seul point que j'aimerais soulever maintenant.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je crois qu'ils ont accepté de nous transmettre au moins un document qui mettrait en évidence les problèmes que soulèverait l'adoption du dépistage des drogues en vertu des dispositions dont nous avons parlées, monsieur le président.

**Le président suppléant:** Cela met un terme à la réunion d'aujourd'hui.

La séance est levée.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. Jack Gaum, Director, Transportation of Disabled Persons.

### *From the Brotherhood of Locomotive Engineers:*

Mr. George Hainsworth, Vice Chairman, National Legislative Board.

### *From the Canadian Labour Congress:*

Mrs. Linda Wilcott, Research and Programme Developer, Educational Services;

Mr. Émile Vallée, Executive Assistant to the President.

### *From the Canadian Union of Public Employees:*

Mr. Gord Johnson, Director, Broadcast Division;

Mr. L. Erlichman, Research Director for Canada, International Association of Machinists.

### *From the Department of Transport:*

Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group;

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety Directorate;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate;

Mr. Paul Royer, Department of Justice (attached to the Department of Transport).

### *Du ministère des Transports:*

M. Jack Gaum, directeur, Transport des personnes handicapées.

### *De la Fraternité des ingénieurs de locomotives:*

M. George Hainsworth, vice-président, Conseil législatif national.

### *Du Congrès du travail du Canada:*

M<sup>me</sup> Linda Wilcott, chargée de recherche et élaboratrice de programme, Services éducatifs;

M. Émile Vallée, adjoint exécutif de la présidente.

### *Du Syndicat canadien de la fonction publique:*

M. Gord Johnson, directeur, Division Radio-Télévision.

M. L. Erlichman, directeur des recherches pour le Canada, Association internationale des machinistes.

### *Du ministère des Transports:*

M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de surface;

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire;

M. Paul Royer, ministère de la Justice (délégué au ministère des Transports).



Second Session  
Thirty-third Parliament 1986-87-88

Deuxième session de la  
trente-troisième législature 1986-1987-1988

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman (Acting):*  
The Honourable CHARLES TURNER

*Président par intérim:*  
L'honorable CHARLES TURNER

Tuesday, July 5, 1988  
Wednesday, July 6, 1988

Le mardi 5 juillet 1988  
Le mercredi 6 juillet 1988

Issue No. 33

Fascicule n° 33

Third and last proceedings on:

Troisième et dernier fascicule concernant:

Bill C-105, The Railway Safety Act

Projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire

TENTH REPORT OF THE COMMITTEE  
ELEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE

DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
ONZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Charles Turner, *Chairman (Acting)*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*Murray, P.C. (or Doody)
Bell	Robertson
Bonnell	Spivak
Davey	Steuart
Macdonald	( <i>Prince Albert-Duck Lake</i> )
( <i>Cape Breton</i> )	Stewart
MacDonald	( <i>Antigonish-Guysborough</i> )
( <i>Halifax</i> )	Turner
*MacEachen, P.C.	van Roggen
(or Frith)	

*\*Ex officio Members*

(Quorum 4)

### *Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Bonnell substituted for that of the Honourable Senator Langlois. (*July 5, 1988*)

The name of the Honourable Senator Steuart substituted for that of the Honourable Senator Olson. (*July 6, 1988*)

The name of the Honourable Senator Robertson substituted for that of the Honourable Senator Macquarrie. (*July 6, 1988*)

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président (intérimaire):* L'honorable Charles Turner

*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*Murray, c.p. (ou Doody)
Bell	Robertson
Bonnell	Spivak
Davey	Steuart
Macdonald	( <i>Prince Albert-Duck Lake</i> )
( <i>Cape Breton</i> )	Stewart
MacDonald	( <i>Antigonish-Guysborough</i> )
( <i>Halifax</i> )	Turner
*MacEachen, c.p.	van Roggen
(ou Frith)	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modification de la composition du Comité:*

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Bonnell substitué à celui de l'honorable sénateur Langlois. (*le 5 juillet 1988*)

Le nom de l'honorable sénateur Steuart substitué à celui de l'honorable sénateur Olson. (*le 6 juillet 1988*)

le nom de l'honorable sénateur Robertson substitué à celui de l'honorable sénateur Macquarrie. (*le 6 juillet 1988*)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, June 1st, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator David, for the second reading of the Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Spivak moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 1<sup>er</sup> juin 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyé par l'honorable sénateur David, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Spivak propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 5 JUILLET 1988  
(59)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président par intérim).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Stewart (*Antigonish-Guysborough*), et Turner. (4)

*Également présents:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: M<sup>e</sup> Jean-Daniel Bélanger, avocat; de la Division des sciences et de la technologie: M. John Christopher, attaché de recherche.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

## Du ministère des Transports:

Mr. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

Mr. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1<sup>er</sup> juin 1988 poursuit son étude du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Le président dépose une lettre de M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, datée du 28 juin 1988 et adressée au Greffier du Comité.

le 28 juin 1988

Monsieur André Reny  
Greffier du Comité permanent du Sénat  
sur les transports et les communications  
Immeuble Victoria, Pièce 313  
140, rue Wellington  
Ottawa (Ontario)

## Monsieur,

Lors de notre parution devant le Comité le 21 juin dernier pour discuter du projet de loi C-105, le Sénateur Stewart s'est dit intéressé à connaître l'incidence des défaillances d'équipement mettant en cause des wagons appartenant aux États-Unis sur les lignes de chemin de fer du Canada. L'Office national des transports vient de publier des statistiques sur les déraillements causés par l'équipement. Ainsi, environ 23 p. 100 des accidents de ce genre qui se sont produits chez CN Rail et CP Rail en 1986 mettaient en cause des wagons immatriculés aux États-Unis.

Ce pourcentage peut être relié au nombre de wagons américains se trouvant sur les chemins de fer canadiens à un moment donné, mais un tel chiffre ne nous permet pas de tirer

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 5, 1988  
(59)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Stewart (*Antigonish-Guysborough*) and Turner. (4)

*In attendance:* From the Library of Parliament, Research Branch, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer; Science and Technology Division: Mr. John Christopher, Research Officer.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

## Witnesses:

## From the Department of Transport:

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety Directorate;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate.

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

The Chairman tabled a letter dated June 28, 1988 from Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, to the Clerk of the Committee.

Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
June 28, 1988

Mr. André Reny,  
Clerk of the Senate Standing Committee  
on Transport and Communications,  
Victoria Building, Room 313,  
140 Wellington Street,  
Ottawa, Ontario.

## Dear Mr. Reny:

During our appearance before the Committee on June 21 to discuss Bill C-105, Senator Stewart requested information on the incidence of equipment failures on Canadian rail lines involving U.S.-owned freight cars. The National Transportation Agency has now provided statistics on equipment related derailments which indicates that approximately 23 percent of this type of accident on CN Rail and CP Rail in 1986 involved freight cars of U.S. registration.

While this percentage is not inconsistent with the number of U.S. cars which may be on Canadian rail lines at any given time, it is impossible to reach any conclusion about quality of

de conclusions sur la qualité de l'entretien et de l'inspection de l'équipement. L'immatriculation américaine ne signifie pas, par exemple, qu'un wagon vient tout juste d'entrer au Canada avant un déraillement. Il arrive fréquemment que le wagon américain ait été temporairement affecté à des opérations canadiennes ou qu'il soit entré au Canada à une extrémité du réseau et qu'il ait parcouru plusieurs milliers de kilomètres avant de connaître une défaillance. De même, l'équipement appartenant au Canada et mêlé à un accident peut être tout juste de retour au Canada après un long échange avec les chemins de fer des États-Unis. Quoi qu'il en soit, la compagnie de chemin de fer a la responsabilité de voir à ce que les wagons soient en bon état de fonctionnement avant de les faire rouler.

Pour répondre de façon plus détaillée au Sénateur Stewart, il faudrait faire une étude approfondie des fiches de parcours de tout équipement ayant causé des déraillements depuis plusieurs années, ainsi qu'une analyse de la proportion moyenne des wagons canadiens par rapport aux wagons américains sur les voies ferrées canadiennes au cours de la période visée par cette étude. Je suis certain que le Sénateur comprendra que nous ne pouvons procéder à une telle étude dans le temps dont nous disposons.

Le personnel responsable de la réglementation l'ONT surveille de près les statistiques sur les accidents pour repérer tout signe de détérioration dans l'un ou l'autre des aspects du réseau ferroviaire. Il n'ignore pas que le nombre d'employés des chemins de fer travaillant dans le domaine de l'inspection des wagons diminue sans cesse, et que cette diminution s'explique principalement par l'adoption de nouvelles techniques qui ont amélioré la fiabilité de l'équipement et qui permettent de détecter automatiquement les défaillances d'équipement.

Une question a également été soulevée par le Sénateur Turner quant au nombre actuel d'inspecteurs de la sécurité des chemins de fer en Ontario. L'ONT nous a informé que le Directeur de la région de l'Ontario disposait du personnel suivant:

SECTEUR	PERSONNEL
—Équipement/génie/opérations	11
—Produits dangereux	5
—Enquête sur les accidents	1

Je me ferai un plaisir de répondre aux membres du Comité qui aimeraient en savoir plus long sur la sécurité des opérations relatives aux chemins de fer du Canada.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

V. W. Barbeau

M. Churcher fait une déclaration et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

L'honorable sénateur Stewart (*Antigonish-Guysborough*) propose,

Que la lettre du 4 juillet signée par M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, ministère des Transports adressée au Greffier du Comité soit imprimée en annexe.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 05 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

maintenance and inspection of equipment on the strength of this number alone. For instance, U.S. registration does not guarantee that a freight car had just entered Canada prior to derailment. In many instances, the U.S. car may have been temporarily assigned to Canadian operations or may have entered Canada at one end of the system and travelled several thousand kilometres before failing. As well, Canadian-owned equipment involved in an accident may have just returned to Canada following a lengthy interchange with U.S. railways. In any event, there is a responsibility on the part of the operating railway to ensure that the cars are in proper condition before they move.

A meaningful response to Senator Stewart's request would require a thorough study of the trip records for all equipment involved in derailments for a number of years, along with an analysis of the average ratio of Canadian to U.S.-owned freight cars on Canadian railways during the period under study. I am sure that the Senator will understand that it is not possible to do this in the time available.

The regulatory staff of the NTA closely monitor accident statistics to determine if there are signs of deterioration in any aspect of the railway system. The regulators are aware of the continuing reduction in the number of railway operating employees which, in the area of freight car inspection, is largely related to the adoption of new technology which has improved the reliability of equipment and introduced automated detection of equipment failures.

A question was also raised by Senator Turner with respect to the number of railway safety inspectors currently working in Ontario. The NTA have advised that the Director of the Ontario Region has the following staff:

DISCIPLINE	STAFF
—Equipment/Engineering/Operations	11
—Dangerous Commodities	5
—Accident Investigation	1

If the members of the Committee have any further questions with respect to the safety of Canadian railway operations, please do not hesitate to contact me.

Yours sincerely,

V. W. Barbeau

Mr. Churcher made a statement and, together with the other witness, answered questions.

The Honourable Senator Stewart (*Antigonish-Guysborough*) moved—

That the letter dated July 4, 1988 from Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Department of Transport, to the Clerk of the Committee be printed as an appendix.

Following debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Committee adjourned at 10:05 a.m.



LE MERCREDI 6 JUILLET 1988  
(60)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 16 h 00, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président par intérim).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Davey, MacDonald (*Halifax*), Spivak, Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*), Stewart (*Antigonish-Guysborough*), et Turner. (7)

*Également présents:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: M<sup>e</sup> Jean-Daniel Bélanger, avocat; de la Division des sciences et de la technologie: M. John Christopher, attaché de recherche et M. Raymond du Plessis, légiste et conseiller parlementaire du Sénat.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:*

*Du ministère des Transports:*

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire; et

M<sup>e</sup> Paul Royer, avocat.

*De l'Association médicale canadienne:*

M. D. A. Geekie, directeur des communications et relations gouvernementales.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1<sup>er</sup> juin 1988, poursuit son étude du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

M. Churcher fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Geekie fait une déclaration et répond aux questions.

Le Comité entreprend son étude article par article du Projet de loi C-105.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose, Que le titre et l'article 1 soient différés à plus tard.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que les articles 2 à 17 soient adoptés.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart (*Antigonish-Guysborough*) propose,

Que la version anglaise du Projet de loi soit modifiée en retranchant la ligne 9 de la page 15 et en la remplaçant par ce qui suit:

(iv) prohibiting the

Après débat, et avec le consentement unanime, l'amendement est retiré.

WEDNESDAY, JULY 6, 1988  
(60)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:00 p.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bonnell, Davey, MacDonald (*Halifax*), Spivak, Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*), Stewart (*Antigonish-Guysborough*) and Turner. (7)

*In attendance:* From the Library of Parliament, Research Branch, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer; from the Science and Technology Division: Mr. John Christopher, Research Officer; and Mr. Raymond du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel of the Senate.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Witnesses:*

*From the Department of Transport:*

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety Directorate;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate; and

Mr. Paul Royer, Lawyer.

*From the Canadian Medical Association:*

Mr. D. A. Geekie, Director of Communications and Government Relations.

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

Mr. Churcher made a statement and, together with his fellow witnesses, answered questions.

Mr. Geekie made a statement and answered questions.

The Committee began clause-by-clause consideration of Bill C-105.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved— That consideration of the title and clause 1 be postponed.

Following debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved— That clauses 2 to 17 carry.

Following debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart (*Antigonish-Guysborough*) moved—

That the English version of the Bill be amended by striking out line 9 at page 15 and substituting therefor:

“(iv) prohibiting the”.

Following debate, and with unanimous consent, the amendment was withdrawn.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que les articles 19 à 34 soient adoptés.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart (*Antigonish-Guysborough*) propose,

Que l'article 35 du Projet de loi C-105 soit modifié en remplaçant les lignes 16 à 21 par ce qui suit:

«35.(1) Le titulaire d'un poste, au sein d'une compagnie de chemin de fer, classifié comme essentiel pour la sécurité ferroviaire en application de l'alinéa (18(1)b) est tenu de passer un examen médical—notamment d'acuité auditive et visuelle—annuel organisé par la compagnie.

(2) Le médecin ou l'optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que son patient occupe un tel poste doit, si à son avis»

b) Changer les numéros de paragraphes ainsi que de présentation des renvois qui en découlent.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que les articles 36 à 43 soient adoptés.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que les articles 44 à 51 soient adoptés.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que les articles 52 à 120 soient adoptés.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Spivak propose,

Que l'article 1 soit adopté.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Spivak propose,

Que le titre soit adopté.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que conformément à l'article 79 du Règlement, le président fasse rapport du Projet de loi C-105 tel que modifié comme 11<sup>ème</sup> rapport du Comité.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That clauses 19 to 34 carry.

Following debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Stewart (*Antigonish-Guysborough*) moved—

That clause 35 of Bill C-105 be amended by:

(a) striking out lines 20 to 26 and substituting therefor:

“35.(1) A person who holds a position in a railway company that is declared by regulations made under paragraph 18(1)(b) to be a position critical to safe railway operations (referred to in this section as a “designated position”) shall undergo a company-sponsored medical examination (including audiometric and optometric examination) at least every twelve months.

(2) Where a physician or an optometrist believes, on reasonable grounds, that a patient is a person described in subsection (1), the”

(b) renumbering subclauses (2) to (5), and any cross-references to subclauses (2) to (5), accordingly.

Following debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That clauses 36 to 43 carry.

Following debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That clauses 44 to 51 carry.

Following debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That clauses 52 to 120 carry.

Following debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Spivak moved—

That clause 1 carry.

Following debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Spivak moved—

That the title carry.

Following debate,

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That in accordance with Rule 79, the Chairman report on Bill C-105, as amended, as the eleventh report of the Committee.

À 17 h 25 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle  
convocation du président.

The Committee adjourned at 5:25 p.m.

*ATTESTÉ:*

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## REPORTS OF THE COMMITTEE

Tuesday, July 5, 1988

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## TENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-131, An Act to amend the National Transportation Act, 1987, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, June 28, 1988, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président par intérim*

CHARLES TURNER

*Acting Chairman*

Thursday, July 7, 1988

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## ELEVENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, June 1st, 1988, examined the said Bill and has agreed to report the same with the following amendment:

*Page 33, clause 35:*

(a) Strike out lines 20 to 26 and substitute the following:

“35.(1) A person who holds a position in a railway company that is declared by regulations made under paragraph 18(1)(b) to be a position critical to safe railway operations (referred to in this section as a “designated position”) shall undergo a company-sponsored medical examination (including audiometric and optometric examination) at least every twelve months.

(2) Where a physician or an optometrist believes, on reasonable grounds, that a patient is a person described in subsection (1), the”

(b) Renumber subclauses (2) to (5), and any cross-references to subclauses (1) to (5), accordingly.

Respectfully submitted,

*Le président par intérim*

CHARLES TURNER

*Acting Chairman*

## RAPPORTS DU COMITÉ

Le mardi 5 juillet 1988

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## DIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 28 juin 1988, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le jeudi 7 juillet 1988

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## ONZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 1<sup>er</sup> juin 1988, étudié ledit projet de loi et a convenu d'en faire rapport avec l'amendement suivant:

*Page 33, article 35:*

a) Remplacer les lignes 16 à 21 par ce qui suit:

«35.(1) Le titulaire d'un poste, au sein d'une compagnie de chemin de fer, classifié comme essentiel pour la sécurité ferroviaire en application de l'alinéa 18(1)b) est tenu de passer un examen médical—notamment d'acuité auditive et visuelle—annuel organisé par la compagnie.

(2) Le médecin ou l'optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que son patient occupe un tel poste doit, si à son avis»

b) Changer les numéros de paragraphes ainsi que de présentation des renvois qui en découlent.

Respectueusement soumis,

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, July 5, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-105, to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Charles Turner** (*Acting Chairman*) in the Chair.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, appearing before our committee today from the Department of Transport we have Mr. Colin Churcher who is the Director General of Railway Safety and Mr. Dick McNeil, Director of Special Projects, Railway Safety.

Mr. Churcher, do you have an opening statement?

**Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety, Department of Transport:** Thank you, Mr. Chairman. First, I would like to apologize on behalf of Mr. Victor Barbeau, who is unable to be here this morning. Mr. Barbeau is the Assistant Deputy Minister—Surface. Unfortunately, Mr. Barbeau had a previous engagement in Vancouver that he could not cancel.

Mr. Chairman, when we met last Wednesday there was some discussion about two points in the legislation: One was clause 18 and, specifically, whether there would be power to initiate a program of drug testing under that clause. Also, there was further discussion on clause 35, the medical reporting clause.

As requested, we prepared a note on the legal aspects of clause 18. The note was signed by Mr. Victor Barbeau and addressed to Mr. André Reny, the Clerk of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, and a copy was sent to Senator Stewart. Mr. Chairman, we are really at your disposal as to how we should proceed with this matter.

**The Acting Chairman:** Senator Stewart?

**Senator Stewart** (*Antigonish-Guysborough*): Thank you, Mr. Chairman. As we have just been told, there is a letter signed by Mr. V.W. Barbeau, written on July 4, 1988, a copy of which I received last night. I read that letter and I must say that it seems to cover in a satisfactory way the point that was of concern at our last meeting. I would therefore suggest that the letter be appended to the record of this day and that we now pass on from that point of discussion.

**The Acting Chairman:** I take it you have no objections to that action, Mr. Churcher?

**Mr. Churcher:** That is correct, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

(*For text of letter, see Appendix .*)

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 5 juillet 1988

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, saisi du projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier ledit projet de loi.

**Le sénateur Charles Turner** (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, le Comité accueille aujourd'hui, du ministère des Transports, M. Colin Churcher, directeur général de la Sécurité ferroviaire, et M. Dick McNeil, directeur des Projets spéciaux, également de la Sécurité ferroviaire.

Monsieur Churcher, désirez-vous faire une déclaration préliminaire?

**M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports:** Monsieur le président, je vous remercie. Je tiens d'abord à présenter des excuses au nom de M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Surface, qui malheureusement avait un autre engagement à Vancouver qu'il ne pouvait annuler.

Monsieur le président, lorsque nous nous sommes vus mercredi dernier, il a été question de deux points du projet de loi: l'article 18, pour savoir s'il conférerait le pouvoir de mettre en place un programme de dépistage des drogues, et l'article 35 concernant les avertissements médicaux.

Tel qu'on nous l'a demandé, nous avons rédigé une note concernant l'aspect juridique de l'article 18 du projet de loi. Elle est signée par M. Victor Barbeau et adressée à M. André Reny, greffier du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Par ailleurs, copie en a été transmise au sénateur Stewart. Monsieur le président, je vous laisse le soin de décider comment nous devrions aborder la question.

**Le président suppléant:** Sénateur Stewart?

**Le sénateur Stewart** (*Antigonish-Guysborough*): Je vous remercie, monsieur le président. Effectivement, j'ai reçu hier soir une lettre signée par M. Barbeau en date du 4 juillet 1988. Je l'ai lue et j'avoue qu'elle semble faire réponse au point qui nous préoccupait lors de la dernière séance. Je propose donc que cette lettre soit jointe au procès-verbal d'aujourd'hui et que nous passions maintenant à un autre sujet.

**Le président suppléant:** Je présume que vous n'y voyez pas d'objection, Monsieur Churcher?

**M. Churcher:** Aucune, monsieur le président.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant:** Proposition adoptée.

(*Se reporter à l'annexe pour le texte de la lettre*)

[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The other matter at issue was with respect to clause 35, and I still have very serious problems in that regard. We have not yet been told precisely what kind of examination the employer will be required to assure. As I understand it, these examinations will be required by regulations, but the regulations have not been discovered to the committee. On the other hand, we are being asked to go so far as to require medical doctors to breach their confidence with their patients.

Mr. Chairman, it seems to me that the second step is a very serious one. It might be justified if the requirements regarding the medical examinations were very stringent. However, to put this very serious obligation on a medical doctor when the requirements, insofar as the employers are concerned, seem likely to be fairly lax, in my opinion is not sustainable. Perhaps we could be told more about what the regulations will contain. As I imply, that might help us over this point.

**Mr. Churcher:** Senator, the current regulations for medical examinations are covered under General Order 09 which was prepared by the former CTC, which is now the National Transportation Agency. These regulations are in the process of being revised. Formerly they covered only requirements for vision and hearing. They are now being revised and will have a requirement to extend the vision and hearing requirements to cover a number of other things such as cardiovascular conditions, diabetic conditions and those sorts of things. They will also specify the periods at which examinations must take place.

Mr. Chairman, I have managed to obtain a draft copy of this document from the National Transportation Agency. It is a working document and, for that reason, I would hesitate to circulate it, because, for a start, it has not been translated and consultation is still going on. Therefore I would hate to give you the wrong impression that what I am giving you is the final word. However, what it does contain is a requirement that:

Every individual have a medical examination before entering the service.

This is, of course, for those individuals who are in a safety-related position. It also requires that:

Every individual must be re-examined at two-year intervals, or before returning to work after an illness, injury or an operation if the chief medical officer deems it necessary.

Therefore there is a basic two-year examination, plus a number of other occasions when a medical examination would have to be undertaken more frequently.

In addition, the requirements specify that the individual should be examined more frequently at the discretion of the chief medical officer. In my opinion, the reason for this is very important. First, the question is: Why two years? In the consultations that led up to the draft being completed to this stage, that question was raised: Should it be two years, three years one year or six months? There was a great deal of discussion among the medical people and there was that range of opinion. In the end it was decided that two years would be a reasonable minimum, and the reason for choosing two years was that the regular medical check-up is seen as a method of

[Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il reste à résoudre le problème suscité par l'article 35 du projet de loi qui me préoccupe beaucoup. Nous ne savons toujours pas avec exactitude quel genre d'examen l'employeur sera tenu d'assurer. Si j'ai bien compris, les examens seront exigés par règlement, mais le Comité n'a toujours pas réussi à mettre la main sur le règlement comme tel. Par contre, on nous demande d'aller jusqu'à exiger des médecins qu'ils trahissent le secret professionnel.

Monsieur le président, on ne saurait prendre une telle mesure à la légère. Elle pourrait se justifier si les exigences relatives aux examens médicaux étaient très strictes. Cependant, comment peut-on imposer une obligation aussi lourde au médecin lorsque l'employeur s'en tire vraisemblablement à bien meilleur compte? Peut-être pourrait-on en savoir davantage au sujet du règlement, ce qui nous aiderait peut-être à comprendre.

**M. Churcher:** Sénateur, les exigences actuelles à ce chapitre relèvent de l'ordonnance générale 09 préparée par l'ancienne CCT, devenue l'Office national des transports. Nous sommes en train de réviser ces règles. Auparavant, elles n'exigeaient que des examens de la vue et de l'ouïe. Désormais, elles s'appliqueront également, entre autres, à l'appareil cardiovasculaire et au dépistage du diabète. Elles préciseront également la fréquence des examens.

Monsieur le président, j'ai réussi à mettre la main sur une ébauche du document à l'Office national des transports. Il s'agit d'un document de travail, de sorte que je n'oserais pas le faire circuler car il n'est même pas traduit et les consultations ne sont pas terminées. Je ne voudrais donc pas vous donner l'impression qu'il s'agit du texte définitif. Cependant, il précise que:

Le nouvel employé devra subir un examen médical avant d'entrer en fonction.

Il s'agit bien sûr d'employés qui occupent un poste où la sécurité est en jeu. Le document précise également que:

L'employé devra subir un examen de rappel tous les deux ans ou avant de retourner au travail après une maladie, une blessure ou une chirurgie, si le chef du service médical le juge nécessaire.

Donc, un examen de base a lieu tous les deux ans, conjugué à certains autres lorsque les circonstances le justifient.

Par ailleurs, d'après les exigences, l'employé pourra être appelé à subir un examen plus fréquent, à la discrétion du chef du service médical. La raison d'une telle exigence est très importante. On peut s'interroger, pour commencer, sur le choix d'un intervalle de deux ans. Durant les consultations qui ont abouti à cette ébauche, on s'est demandé justement s'il valait mieux exiger l'examen tous les deux ans, trois ans, chaque année ou tous les six mois. Les experts médicaux en ont délibéré, et l'opinion variait. Il a été décidé qu'un rappel tous les deux ans était un minimum raisonnable: l'examen périodique est en effet un bon moyen de repérer ceux qui ont besoin



*[Text]*

examining all personnel in a way that will provide an indication of those people who need additional treatment. In other words, it provides a flag. This then gives the railway medical personnel an indication of whether the person should either be restricted with respect to service, and perhaps placed on regular days, and that sort of thing, or whether he should require additional examinations. As an example, people with mental disorders may be required to take a psychiatric examination once every four months.

Therefore the regular medical check-up is the means whereby the railway medical personnel can do a complete check and decide whether or not additional checks are required. In addition to that, the railways also increased the periodicity of their examinations after a certain age. For example, I believe with CN, after the age of 60, the examination is performed every year; but I am not quite sure on that point. So there is a regular occupational medical examination system in which there is follow-up. It has been instituted and is being controlled by regulation. The question is asked, "Why do we need this additional step?" In my discussions with railway medical doctors, they tell me that in some cases conditions that were not apparent, or that would not be apparent at one medical examination, might become quite serious before the next examination, regardless of the period that is chosen. Even if you chose six months, something could happen in between. For that reason, and bearing in mind the safety aspects, not only to the patient but to his fellow workers and to the public, it was felt that an additional pair of eyes and ears such as provided under clause 35 would be invaluable. This is the argument that was used with regard to a similar clause in the Aeronautics Act. It is certainly the argument that Justice Foisy used following the Hinton accident when he recommended that this clause be placed in legislation. Of course, it is also used in a number of other cases, such as by the highway authorities. I could go into more detail if you wish.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I do not know whether it would be very helpful, because you are conceding that new medical conditions may emerge in that period of two years. If you cut the period down to one year, there will still be the fact that new medical conditions may emerge. Yet, you are reducing the time bracket, and that assures that the end, which you say is so important, is more likely to be achieved. Having put that on record, it becomes necessary for you to back down from that two-year examination system to a one-year examination system in the interest of public safety and in the interest of the employees. I do not think that you are on sound ground.

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, I would like to make one further point. Some airline pilots have to receive medical examinations every six months; yet the medical reporting provisions still apply. It is still felt, regardless of the period, that there is justification for continuing with that additional check.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I do not think we should assume that what was done in the past is binding as good precedent on the present. Certainly the present government would not argue that point. It may be that if we were

*[Traduction]*

de plus de traitements. En d'autres mots, il sert à dépister les problèmes. Le personnel médical de la compagnie ferroviaire est alors en mesure de décider si les conditions de travail d'une personne devraient être changées, lui faire faire des heures régulières, entre autres, ou s'il faut lui faire subir d'autres examens. Ainsi, ceux qui souffrent de troubles mentaux pourraient être tenus de se soumettre à un examen psychiatrique tous les quatre mois.

Donc, l'examen médical périodique est un moyen pour le personnel médical de la compagnie ferroviaire de faire le bilan de santé des employés et de décider si d'autres examens s'imposent. De plus, les compagnies ferroviaires accélèrent la fréquence des examens au delà d'un certain âge. Par exemple, je crois que le CN exige un examen annuel lorsque l'employé atteint l'âge de 60 ans, mais je n'en suis pas tout à fait sûr. De la sorte, on dispose d'un régime d'examen périodique de la santé professionnelle. Ce système de rappel existe et il est assujéti à un règlement. Quant à la raison d'être de cette démarche supplémentaire, j'ai appris, lors d'entretiens avec des médecins des compagnies ferroviaires, que les troubles de santé pouvaient parfois ne pas être décelés ou, s'ils n'étaient pas détectés à l'examen médical, qu'ils risquaient de s'aggraver avant la prochaine consultation, peu importe la fréquence des examens. Même si vous exigez un examen tous les six mois, quelque chose peut survenir entre-temps. C'est pourquoi, par souci de sécurité non seulement du malade, mais de ses collègues de travail et du public, on estime que le filet de sécurité que prévoit l'article 35 du projet de loi serait utile. Le même argument a servi pour défendre une disposition analogue de la Loi sur l'aéronautique. C'est certes l'argument invoqué par le juge Foisy, à la suite de l'accident de Hinton, lorsqu'il a recommandé que cet article soit inclus dans le projet de loi. Bien sûr, il a souvent été utilisé, par exemple, par les commissions de la voirie. Je pourrais vous donner plus de précisions, si vous le désirez.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je ne sais pas si ce serait très utile puisque vous admettez que l'état de santé d'une personne peut changer au cours de cette période de deux ans. Elle peut même changer en un an. Or, vous réduisez le délai pour que l'objectif, que vous jugez si important, soit atteint plus facilement. Cela dit, vous ne pouvez plus demander que l'examen médical ait lieu tous les deux ans, mais tous les ans, dans l'intérêt de la sécurité du public et des employés. Sinon, nos arguments, d'après moi, ne tiennent plus.

**M. Churcher:** Monsieur le président, j'aimerais faire une autre observation. Certains pilotes doivent subir un examen médical tous les six mois. Cependant, la communication des renseignements médicaux est toujours exigée. On estime que, quel que soit le délai imposé, cet examen additionnel est justifié.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il ne faut pas présumer que ce qu'on a fait dans le passé doit nous servir de précédent. C'est sûrement l'opinion du gouvernement actuel. Nous aurions le même genre de discussions si nous

[Text]

looking at the Aeronautics Bill of 1985 we would be having something of the same debate, although I think it is quite reasonable to say that I would not be as persistent because of the six-month examination system. With that system, it seems to me more reasonable to say, "All right, now, the private doctors have to pitch in." However, when there is only a two-year examination system, it seems to me a bit much that private doctors have to squeal.

**Mr. Churcher:** The two-year time period is not inviolate. Under the proposed regulations of the Railway Safety Bill, we could alter that period to any time we felt necessary according to the best medical advice we can get.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** In other words, you are proceeding experimentally here.

**Mr. Churcher:** We will be taking over regulations that will likely be in place, and that regulation will provide for a two-year period. However, we could vary that period. We could tighten it up to one year or any period we wish in the light of experience, and this legislation will give us the power to do that.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is why I say "Let us do it now." It is relatively simple. I think the real difference here is the requirement that physicians, who have always been recognized to be in a confidence role, are being required to set that role aside. I talked last time about the father-confessor situation as a parallel, and that analogy is not too remote.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** I would interject to say that you are being far too emotional.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Then perhaps this analogy will not be too objectionable: In Nazi Germany good children were required to squeal on their parents. The doctor's relationship to his patients is a very sacred one. Senator Macdonald thinks it is more sacred than the one of the father-confessor, so he objects to my parallel. I do not think that this legislation is sufficiently sensitive on that point.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, I do not know when I ever said—

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I was not referring to you. I was referring to the other Senator Macdonald. You have enough things of your own, and I would not burden you with his.

**Senator MacDonald (Halifax):** The other night I attended a dinner for a friend, and there were a few wags there. Some of them commented that they were so sorry that Father O'Malley was not present to enjoy the evening. One went on to say, "Now, you don't know Father O'Malley, but he feels that he knows you because he has heard your name in confession so often!"

I am trying to figure out where Senator Stewart is going. We have the precedent of the aeronautics legislation. Now, perhaps, railway safety is not as important as airline safety.

[Traduction]

étions en train d'examiner le projet de loi de 1985 sur l'aéronautique, même si je n'insisterai pas autant que je le fais actuellement en raison de l'examen médical que les pilotes doivent subir tous les six mois. Je trouve qu'il serait beaucoup plus raisonnable de dire, dans ce cas-là: «Très bien, les médecins privés doivent maintenant faire leur part.» Toutefois, je trouve étonnant qu'on les oblige à dévoiler des renseignements médicaux lorsque l'examen n'a lieu que tous les deux ans.

**M. Churcher:** La période de deux ans n'est pas inviolable. Nous pourrions le modifier à n'importe quel moment en vertu des règlements proposés dans le projet de loi sur la sécurité ferroviaire, suivant les meilleurs conseils médicaux qu'on recevait.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Autrement dit, vous êtes en train de procéder empiriquement.

**M. Churcher:** Nous serons sans doute chargés d'appliquer des règlements qui exigeront que les employés subissent un examen médical tous les deux ans. Toutefois, nous pourrions modifier cette période et la ramener à un an, ou encore imposer n'importe quel délai que nous jugeons indiqué, suivant les résultats obtenus. Ce projet de loi nous donnera le pouvoir de le faire.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est pourquoi je dis qu'il faut agir dès maintenant. C'est très simple. Le problème dans ce cas-ci est que les médecins, qui ont toujours gardé ces renseignements secrets, seraient maintenant tenus de les communiquer. J'ai comparé l'autre jour cette situation à celle du prêtre-confesseur. Il existe effectivement un parallèle entre les deux.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Je crois que vous allez un peu trop loin.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Eh bien, vous trouverez peut-être ce parallèle plus juste: dans l'Allemagne nazie, on demandait aux enfants de dénoncer leurs parents. Les rapports qu'entretient un médecin avec ses patients sont sacrés. Le sénateur Macdonald croit qu'ils sont plus sacrés que ceux qu'entretient le prêtre-confesseur avec ses fidèles. C'est pourquoi il rejette mon parallèle. Je ne crois pas que ce projet de loi tienne suffisamment compte de cette question.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, je ne crois pas avoir dit que—

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je ne parlais pas de vous, mais de l'autre sénateur Macdonald. Vous avez dit assez de choses comme cela, pour que je vous impute celle-là aussi.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** J'ai assisté l'autre soir à un dîner offert en l'honneur d'un ami. Il y avait là quelques plaisantins. Certains ont trouvé dommage que le Père O'Malley n'ait pu se joindre à eux. Quelqu'un a ajouté: «Eh bien, vous ne connaissez pas le Père O'Malley, mais lui a l'impression de bien vous connaître parce qu'il a souvent entendu parler de vous en confession!»

J'ai du mal à comprendre ce que le sénateur Stewart tente de faire. Nous avons déjà un précédent avec la Loi sur l'aéronautique. Or, il se peut que la sécurité ferroviaire ne soit pas



[Text]

Perhaps a guy driving a locomotive is not as important as a pilot. Perhaps whatever strikes a pilot is instant and puts in peril the 220 passengers aboard, whereas the locomotive operator can slow down the train. The fact is, the precedent is there. The Aeronautics Act of 1985 established this principle and indemnified doctors in this particular case. Senator Stewart is revisiting that precedent.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is not quite right. The situation for pilots is different because the systemic examination requirements are tougher, and it is easier to justify what is being done under the Aeronautics Act, because what is required by the law of the employer is so much tougher. Here, under the present regulations, CP tells us that they do not require an examination for any employee until he reaches the age of 40. Yet, this legislation will require the doctor to go to the company. It is true that there will be new regulations, but exactly what they will be after these consultations, we do not now know.

However, I think we understand the situation, and I do not think we should spend any more time on it this morning. It is a situation in which I would like to consider the possibility of asking the House of Commons to have a sober second thought with regard to the matter, but I am not prepared to move my amendment at this time.

**Senator MacDonald (Halifax):** Would you be satisfied with a strong recommendation in conjunction with reporting the bill without amendment?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The trouble is that such recommendations have no legal effect and busy regulators do not go back and read our minutes. I do not think it would take much time. I could draft an amendment and present it to the committee; and I think it could be dealt with very quickly in the other place.

**Senator MacDonald (Cape Breton):** The senator is assuming that we will accept his amendment.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am not proposing to do it now.

**Senator MacDonald (Halifax):** When are you proposing to do it?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** At our next meeting; if that is tomorrow, I will be ready. Are we going to hold another meeting to deal with the other bill?

**The Acting Chairman:** Yes.

**Senator MacDonald (Halifax):** We are now talking about Bill C-52.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** We can do it then.

**Senator MacDonald (Halifax):** There are three matters to take into consideration: First, we have a precedent; secondly,

[Traduction]

aussi importante que la sécurité aérienne. Il se peut que le conducteur d'une locomotive ne soit pas aussi important qu'un pilote. Un pilote peut être frappé d'un malaise soudain, c'est la vie des 220 passagers qui, à ce moment-là, est en danger. Le conducteur de la locomotive lui, s'il ressent un malaise, peut ralentir le train. Le fait est qu'il existe un précédent. La Loi sur l'aéronautique de 1985 établit ce principe et protège les médecins dans ce cas précis. Le sénateur Stewart revient à ce précédent.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ce n'est pas tout à fait exact. La situation pour les pilotes est différente parce que les examens médicaux systémiques qu'on leur impose sont plus sévères. Il est plus facile de justifier les mesures qui sont prises en vertu de la Loi sur l'aéronautique parce que celle-ci est beaucoup plus exigeante envers l'employeur. Le CP nous dit qu'en vertu des règlements actuels, un employé n'est tenu de subir un examen médical que lorsqu'il atteint l'âge de 40 ans. Or, ce projet de loi obligera les médecins à communiquer les renseignements à la compagnie. Il est vrai que de nouveaux règlements seront édictés, mais nous ne savons pas quel en sera le contenu une fois ces consultations terminées.

Cela dit, je crois que nous comprenons la situation et que nous ne devrions pas perdre plus de temps là-dessus. J'aimerais demander à la Chambre des communes de revoir cette question, mais je ne suis pas prêt à proposer un amendement à ce moment-ci.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Seriez-vous d'accord pour qu'on recommande sans réserve de faire rapport du projet de loi sans modification aucune?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le problème est que ces recommandations n'ont pas de portée juridique et que les autorités de réglementation, qui sont assez occupées, ne lisent pas nos procès-verbaux. Il ne me faudrait pas beaucoup de temps pour le faire. Je pourrais rédiger un amendement et le présenter au Comité. L'autre endroit pourrait se prononcer rapidement là-dessus.

**Le sénateur MacDonald (Cap-Breton):** Le sénateur présume que nous adopterons son amendement.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je n'ai pas l'intention de le faire maintenant.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Quand vous proposez-vous de le faire?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** À notre prochaine réunion, même si elle a lieu demain. Je serai prêt. Allons-nous tenir une autre audience pour examiner l'autre projet de loi?

**Le président suppléant:** Oui.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Il est question ici du projet de loi C-52.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Nous pouvons le faire à ce moment-là.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Trois questions doivent être prises en considération: premièrement, nous avons un pré-



[Text]

we have a recommendation, recommendation No. 5, from Mr. Justice Foisy; and thirdly, the witness has made it abundantly clear that, while he feels uncomfortable about talking about regulations which are not yet in place, nevertheless he makes it clear that there is a power to change regulations. Two years is proposed, but it could be changed to, say, six months. Generally speaking, the only way they will ever be changed is when a disaster occurs. Obviously changes will not be dreamed up when there is no need for change. Changes will be as a result of some particular experience. The word "experimental" was used and I do not agree with that.

If Senator Stewart is puckered up for an amendment, there is not much we can do until he brings it forward.

**The Acting Chairman:** Mr. Churcher, the suggestion is two years in terms of the rules and regulations. If an employee books off sick, would this eliminate the boss' prerogative to send him for a medical? As it is now, an employee who books off sick will go to his own doctor for a medical certificate and that doctor, in turn, can send him to the company doctor. Will there be a change in that procedure?

**Mr. Churcher:** I do not think there will be any change to that.

**The Acting Chairman:** If an employee incorrectly calls a signal, the railway company has the power to send that employee for a medical examination. Will this be eliminated?

**Mr. Churcher:** That will be the same as it is at present.

**The Acting Chairman:** Over the weekend I talked to some railroaders who expressed some concern with regard to clause 18, which deals with the prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs. I want to know why we are singling out railway employees and why we do not include, say, a lawyer who may have a couple of beers at lunchtime and then returns to court to defend someone.

**Mr. Churcher:** This will cover those people who are designated under clause 18 as having safety-related positions. It would not cover lawyers, but it would certainly cover the assistant superintendent and the supervisors who have direct control over railway safety.

**The Acting Chairman:** Would it include the vice-president who has the power to step on a locomotive or in a caboose? Would it cover him? If not, why not?

**Mr. Churcher:** I just do not know, senator.

**The Acting Chairman:** You seem to be singling out those who work at the head end or the tail end but not the vice-president or, in fact, the president.

**Mr. McNeil:** I believe that the minute the president takes over and is responsible for the safety of the train, the regulations should apply to him. We can check into that and let you have a more concise answer.

[Traduction]

cédent. Deuxièmement, nous avons une recommandation, soit la recommandation n° 5 du juge Foisy. Troisièmement, le témoin a clairement laissé entendre que, bien qu'il n'aime pas parler de règlements qui ne sont pas encore en place, le pouvoir de modifier ces règlements existe. On propose une période de deux ans, mais celle-ci pourrait être ramenée à, disons, six mois. En général, cette période ne sera modifiée que s'il survient un désastre. Évidemment, on ne modifiera pas les règlements s'il n'y a aucune raison de le faire. On n'apportera des modifications que si quelque chose de particulier se produit. Je ne suis pas d'accord sur cela.

Si le sénateur Stewart souhaite proposer un amendement, il n'y a pas grand chose qu'on puisse faire tant qu'il ne l'aura pas déposé.

**Le président suppléant:** Monsieur Churcher, on propose une période de deux ans dans les règles et les règlements. Le patron pourra-t-il toujours exiger que l'employé qui est en congé de maladie, subisse un examen médical? Actuellement, l'employé qui prend un congé de maladie ira voir son propre médecin pour obtenir un certificat. Le médecin pourra, à son tour, l'envoyer voir le médecin de la compagnie. Cette procédure va-t-elle changer?

**M. Churcher:** Je ne crois pas.

**Le président suppléant:** Si un employé donne un faux signal, la compagnie ferroviaire a le pouvoir de lui faire subir un examen médical. Ce droit sera-t-il supprimé?

**M. Churcher:** Ce droit existera toujours comme c'est le cas actuellement.

**Le président suppléant:** J'ai parlé en fin de semaine, à des cheminots qui disaient avoir des réserves au sujet de l'article 18 qui interdit toute consommation d'alcool et de drogues. Je voudrais savoir pourquoi les cheminots sont les seuls à être visés par cet article. Pourquoi ne pas y inclure, par exemple, l'avocat qui, après avoir bu quelques bières à midi, retourne devant les tribunaux défendre un de ses clients.

**M. Churcher:** Cet article ne s'appliquera qu'aux personnes qui occupent des postes essentiels pour la sécurité. Il ne s'appliquera pas aux avocats, mais le surintendant adjoint et les superviseurs qui exercent un contrôle direct sur la sécurité ferroviaire y seront sans aucun doute assujettis.

**Le président suppléant:** Cet article vise-t-il le vice-président qui a le pouvoir de monter à bord d'une locomotive ou d'un wagon-frein? Serait-il visé lui aussi? Dans la négative, pourquoi?

**M. Churcher:** Je ne sais pas, sénateur.

**Le président suppléant:** Vous semblez viser tout le monde, mais non le vice-président ou, en fait, le président.

**M. McNeil:** Je crois que les règlements devraient s'appliquer au président dès qu'il prend la relève et devient responsable de la sécurité du train. Nous pouvons nous pencher là-dessus et vous donner une réponse plus précise.

[Text]

**The Acting Chairman:** That is one of the questions I would want to have answered before agreeing to passage of this bill.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Are you arguing, Mr. Chairman, that even though executive officers of the railway companies may not go on the plate, because safety is so important they should be required by law to set a perfect example for all the other employees?

**The Acting Chairman:** Absolutely.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Have you drafted your amendment yet, Mr. Chairman?

**The Acting Chairman:** No.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** When you have drafted it, I will move it.

**Mr. Churcher:** I think it should be made clear that all company officers are required to pass the rules examination in the same way as head end employees are. I know, certainly that CN sends all their senior officers, including the president, to sit a rules examination.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** We are talking about alcohol.

**Mr. Churcher:** That is precisely the same thing.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Do those rules apply to the president?

**Mr. Churcher:** When he is in an operating capacity, yes. If he is attempting to operate a locomotive he is covered by Rule G and everything else in the rule book.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** But he is not required to set a good example for the employees—isn't that so?

**Mr. Churcher:** He has to have passed his A Book and he has to comply with Rule G.

**The Acting Chairman:** I have seen officials attending the opening of a plant and then go to lunch and have a few drinks. They have then stepped on an engine or in the caboose and returned to the terminal. That is why the employees say these rules and regulations should cover everyone. What is good for the goose is good for the gander. Why single out the head end and the tail end?

**Mr. Churcher:** I would not like to comment on that. I think that is a good point.

**Senator MacDonald (Halifax):** Do you have anyone in mind, Mr. Chairman?

**The Acting Chairman:** I am talking about officials I have seen drinking in the business car.

**Mr. Churcher:** I would assume that those officials would not be on duty, and would not be responsible for train movement.

[Traduction]

**Le président suppléant:** C'est une des questions à laquelle j'aimerais qu'on réponde avant que j'accepte l'adoption de ce projet de loi.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Êtes-vous en train de dire, monsieur le président, que même si les directeurs des compagnies de chemin de fer ne sont pas aux commandes du train, la loi devrait les obliger, parce que la sécurité est tellement importante, à donner l'exemple à tous les autres employés?

**Le président suppléant:** Absolument.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, avez-vous rédigé votre amendement?

**Le président suppléant:** Non.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Nous voterons là-dessus dès que vous l'aurez fait.

**M. Churcher:** Je tiens à préciser que tous les directeurs de la compagnie de chemins de fer sont tenus de subir un examen selon les règles tout comme les employés. Je sais que le CN oblige tous les cadres supérieurs, y compris le président, à subir cet examen.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Nous sommes en train de parler de consommation d'alcool.

**M. Churcher:** C'est exactement la même chose.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ces règles s'appliquent-elles également au président?

**M. Churcher:** Lorsqu'il est aux commandes d'un train, oui. Il est assujéti à la règle G ainsi qu'à toutes les autres règles lorsqu'il est aux commandes d'une locomotive.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mais il n'est pas tenu de donner l'exemple aux employés, n'est-ce pas?

**M. Churcher:** Il doit connaître à fond le manuel A et se conformer à la règle G.

**Le président suppléant:** J'ai vu des directeurs assister à l'ouverture d'une usine et ensuite aller déjeuner et prendre quelques verres. Ils montaient ensuite à bord d'une locomotive ou du wagon-frein et ramenaient le train au terminal. C'est pourquoi les cheminots disent que ces règles et ces règlements devraient s'appliquer à tout le monde. Ce qui est bon pour l'un l'est également pour l'autre. Pourquoi ne viser que les employés?

**M. Churcher:** Je ne voudrais pas répondre à cette question. Vous soulevez là un très bon point.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Avez-vous quelqu'un en tête, monsieur le président?

**Le président suppléant:** Je parle des directeurs qui étaient en train de prendre un verre dans la voiture réservée à la direction.

**M. Churcher:** J'imagine que ces directeurs ne seraient pas de service et qu'ils ne seraient pas responsables du mouvement du train.

[Text]

**The Acting Chairman:** They should be kept off the locomotive. I actually pushed a vice-president off a locomotive at Toronto because he did not show me a pass.

**Mr. McNeil:** Was it stopped at the time?

**The Acting Chairman:** Yes, it was. I was criticized because I had shoved the boss off, but he did not show me a pass.

**Mr. Churcher:** We will get you a reply to that question.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You say you are going to have consultations. With whom are you going to have consultations?

**Mr. Churcher:** For any changes to operating rules that would be moved under clause 19 or clause 20 of the railway safety bill; and if it were a rule that the railway wished to propose, before the railway company even proposes it to the minister, it would have to have consulted the relevant organization or association. This is defined in clause 4 as being either an organization which represents employees, such as the Canadian Railway Labour Association, or people who own pieces of railcar equipment outside the railways. Before any proposed change would go to the minister, it would be essential that there had been consultation with the employees concerned. When that rule would come to the minister, the concerns of the employees would have to be made known at the same time.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You are saying that the regulations with regard to the systematic examination every two years or one year will be a matter of consultation with the railway companies and with the unions which represent them.

**Mr. Churcher:** That is correct. It is highly likely, in this case, that such proposed regulations would also be discussed by the Railway Safety Consultative Committee which includes, as you know, representatives of the railways, the unions and a wide range of other interests.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Will there be consultation with the Canadian Medical Association?

**Mr. Churcher:** In this case, I would imagine so, yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You say you imagine so. In other words, you really do not know?

**Mr. Churcher:** At this stage, I do not know what consultations have taken place, but, under the new legislation, this is one of the things that we would certainly want to do.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You say you want to do it. You are not giving an assurance.

**Mr. Churcher:** Yes, senator. We will do it.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is helpful.

**The Acting Chairman:** Is there any further discussion? Do you suggest, honourable senators, that we have another meeting before we go into clause by clause study?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes.

[Traduction]

**Le président suppléant:** Ils ne devraient pas avoir le droit de monter à bord de la locomotive. J'ai fait sortir un vice-président d'une locomotive à Toronto parce qu'il n'avait pas de laissez-passer.

**M. McNeil:** Le train était-il arrêté à ce moment-là?

**Le président suppléant:** Oui. On m'a fait des reproches parce que j'avais fait sortir le patron, mais il ne m'avait pas montré de laissez-passer.

**M. Churcher:** Vous obtiendrez une réponse à cette question.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous dites que vous allez tenir des séances de consultations? Qui allez-vous consulter?

**M. Churcher:** Si la compagnie de chemin de fer souhaite apporter des modifications aux règles visées par les articles 19 ou 20 du projet de loi sur la sécurité ferroviaire, ou si elle souhaite en établir, il faut qu'elle consulte l'organisation ou l'association intéressée avant même de les déposer auprès du ministre. Il peut s'agir, d'après l'article 4, d'une organisation qui représente le personnel d'une compagnie de chemin de fer, comme l'Association des syndicats de cheminots du Canada, ou les propriétaires de matériel ferroviaire. Avant que tout projet de modification puisse être déposé auprès du ministre, il faut que les employés intéressés soient consultés. Il faut que le ministre, une fois saisi de la nouvelle règle, soit mis au courant des vues formulées par les employés à ce sujet.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Donc, les règlements relatifs à l'examen médical qui doit être subi tous les deux ans ou tous les ans doivent être élaborés en consultation avec les compagnies de chemin de fer et les syndicats qui les représentent.

**M. Churcher:** C'est exact. Il est également fort probable que les règlements proposés dans ce cas-ci soient examinés par le Comité consultatif de la Sécurité ferroviaire qui est formé, comme vous le savez, de représentants des compagnies de chemin de fer, des syndicats et autres groupes.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** L'Association médicale canadienne sera-t-elle consultée?

**M. Churcher:** Dans ce cas-ci, je suppose que oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous supposez. Autrement dit, vous ne savez pas?

**M. Churcher:** Je ne sais pas quels sont les groupes qui ont été consultés à ce stade-ci mais, en vertu de la nouvelle loi, c'est une des choses que nous voudrions faire.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous dites que vous voudriez le faire. Vous ne donnez aucune garantie en ce sens.

**M. Churcher:** Oui, sénateur, nous allons le faire.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Voilà qui est rassurant.

**Le président suppléant:** Y a-t-il d'autres questions? Vousdriez-vous, honorables sénateurs, qu'on tienne une autre réunion avant d'examiner le projet de loi article par article?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui.



[Text]

**The Acting Chairman:** When would you like to have that meeting?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Do you know when that other measure is going to be before the committee?

**The Acting Chairman:** Bill C-52? I do not believe we have heard from the officials.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** If that were going to be put off for a long time, we could have a very quick meeting of this committee, carry the amendment and report. We have had the discussion. Either I move the amendment or I do not. In any case, it is not going to take much time.

**The Acting Chairman:** Senator MacDonald?

**Senator MacDonald (Halifax):** Yes. I agree with Senator Stewart that we might as well do that. Bill C-52 was adjourned *sine die*, we do not know until when. Rather than wait for that and then double up, we might as well get this over with. As far as I am concerned, Mr. Chairman, you can call it any time before Thursday.

**The Acting Chairman:** Can you leave it to the call of the Chair? As soon as we feel we have the necessary information, we will call a meeting.

**Senator MacDonald (Halifax):** Yes. Senator Stewart and I will declare a conflict now. We have an important meeting at 6 o'clock Wednesday, if you can avoid that. Any other time is fine. I do not know how John feels.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Any time tomorrow is fine with me.

**The Acting Chairman:** Is it agreed?

**Senator MacDonald (Halifax):** Yes, thank you.

**The Acting Chairman:** The meeting is adjourned to the call of the Chair.

The committee adjourned.

Ottawa, Wednesday, July 6, 1988

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-105, to ensure the safe operation of railways and to amend certain other acts in consequence thereof, met this day at 4 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Charles Turner (Acting Chairman)** in the Chair.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, as far as I know there are no further witnesses to be heard in our consideration of Bill C-105. Is it your pleasure to proceed now with a clause-by-clause study of the bill?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** It is moved by the Honourable Senator MacDonald (Halifax) that the title and clause 1 be postponed until later.

**Hon. Senators:** Agreed.

[Traduction]

**Le président suppléant:** Quand voudriez-vous qu'on se réunisse?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Savez-vous quand le Comité sera saisi de l'autre projet de loi?

**Le président suppléant:** Le projet de loi C-52? Je ne crois pas que les fonctionnaires nous en aient informés.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si on risque d'attendre longtemps, le Comité pourrait tenir une brève réunion, adopter l'amendement et faire rapport du projet de loi. Nous avons déjà discuté de la question. C'est à moi de proposer l'amendement ou non. De toute façon, cela ne prendra pas beaucoup de temps.

**Le président suppléant:** Sénateur MacDonald?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Oui. Je crois, comme le sénateur Stewart, que nous devrions faire cela. L'examen du projet de loi C-52 a été ajourné pour un temps indéfini. Plutôt que d'attendre et de risquer de nous retrouver avec deux projets de loi sur les bras, il vaut mieux qu'on en finisse avec celui-ci. En ce qui me concerne, monsieur le président, vous pouvez convoquer une réunion à n'importe quel moment avant jeudi.

**Le président suppléant:** Pouvez-vous laisser cela à la discrétion du président? Dès que nous aurons les renseignements nécessaires, nous nous réunirons.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Oui. Le sénateur Stewart et moi-même avons un conflit d'horaire. Nous devons assister à une réunion importante mercredi, à 18 heures. Vous pouvez nous convoquer à n'importe quel autre moment. Je ne sais pas ce qu'en pense John.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** On peut se réunir à n'importe quelle heure demain.

**Le président suppléant:** Êtes-vous d'accord?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Oui, merci.

**Le président suppléant:** La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

La séance est levée.

Ottawa, le mercredi 6 juillet 1988

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 heures pour étudier la teneur du projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

**Le sénateur Charles Turner (président suppléant)** occupe le fauteuil.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, autant que je sache, nous avons terminé l'audition des témoins au sujet du projet de loi C-105. Si vous le voulez bien, nous allons maintenant étudier le projet de loi article par article.

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant:** Le sénateur MacDonald (Halifax) propose de reporter à plus tard l'examen du titre et de l'article 1.

**Des voix:** D'accord.

[Text]

**The Acting Chairman:** Carried.

It is moved by the Honourable Senator MacDonald (Halifax) that clauses 2 to 17 be carried.

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I want to draw to the attention of the committee the fact that the heading which appears immediately before clause 12 on page 10 may be defective. I understand that the government might like, either at this point or perhaps on third reading, to initiate some correction with regard to that heading.

**Senator MacDonald (Halifax):** Where is that again, senator?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It is the heading on page 10: "Grants for Proposed Railway Works and Other Undertakings Contributing to Safe Railway Operations". Perhaps I am just flagging it now, Mr. Chairman. I think we could take care of it at third reading or even before the end of this meeting.

**Senator Bonnell:** Is the senator speaking for the government? Is that what the government wants? Senator Stewart is speaking for the government.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, no.

**The Acting Chairman:** He is just bringing it to the attention of honourable senators.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I don't want to do that, Senator Bonnell. I just say that I understand that there may be a little bit of uneasiness about the heading. I don't think it is a vital matter.

**Senator Bonnell:** What is uneasy about it, may I ask?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I believe that the wording is not complete but I am not in a position to specify the words that should be inserted to cure the heading.

**Senator Bonnell:** Okay, put a flag on it.

**Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety, Department of Transport:** Is the senator asking whether the term "safe railway operations" is adequate?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I understand there may be words that ought to be added. As my information is so vague, perhaps we should pass on, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman:** Agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Bonnell:** Does the department have anything to add? Is the department happy with the way this is?

**Mr. Churcher:** There has been some discussion that the term "safe railway operations" is not appropriate because there is some feeling that the purpose of clause 12 is to cover public

[Traduction]

**Le président suppléant:** Adopté.

Le sénateur MacDonald (Halifax) propose d'adopter les articles 2 à 17.

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, je tiens à faire remarquer aux membres du Comité que la rubrique qui coiffe l'article 12, à la page 10, pourrait être inexacte. Je pense que le gouvernement voudra peut-être la corriger, soit maintenant, soit à l'étape de la troisième lecture.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** A quelle page, sénateur?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je parle de la rubrique à la page 10 intitulée, «Subventions pour les travaux concernant des installations ferroviaires ou d'autres réalisations contribuant à la sécurité ferroviaire». Je voulais simplement le signaler aux autres, monsieur le président. Je pense que nous pourrions nous en occuper à l'étape de la troisième lecture, ou peut-être même avant la fin de la réunion d'aujourd'hui.

**Le sénateur Bonnell:** Le sénateur parle-t-il au nom du gouvernement? Est-ce le souhait du gouvernement? Le sénateur Stewart parle au nom du gouvernement.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pas du tout.

**Le président suppléant:** Il veut simplement porter la question à l'attention des sénateurs.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ce n'est pas ce que je veux faire, sénateur Bonnell. Je dis simplement que cette rubrique pourrait causer une certaine inquiétude. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une question de vie ou de mort.

**Le sénateur Bonnell:** Puis-je vous demander ce qu'il y a d'inquiétant dans cette rubrique?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je pense qu'elle est incomplète, mais je ne suis pas en mesure de vous dire ce qu'il faudrait y ajouter.

**Le sénateur Bonnell:** D'accord, faisons un X à côté de cette rubrique.

**M. Colin Churcher, directeur général, sécurité ferroviaire, ministère des Transports:** Le sénateur se demande peut-être si l'expression «sécurité ferroviaire» est appropriée?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** On m'a dit qu'il faudrait ajouter quelques mots. Comme les renseignements que j'ai obtenus sont vagues, nous pourrions peut-être y revenir plus tard, monsieur le président.

**Le président suppléant:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Bonnell:** Le Ministère a-t-il quelque chose à ajouter? Le libellé de cette rubrique le satisfait-il?

**M. Churcher:** Certains estiment que l'expression «sécurité ferroviaire» est incorrecte parce que l'article 12 a pour objet d'assurer la sécurité du public plutôt que celle du transport fer-

[Text]

safety rather than railway operations; in other words, that the railway really isn't too involved in this.

The terminology "safe railway operations" is used because it ties in with the definition in clause 4 of the bill which has a very broad connotation. It covers railway safety, safety of property being transported on the railway, safety of railway employees and anyone else who may be affected. For this reason we feel it is important to keep the wide connotation in the term "safe railway operations" as defined in clause 4. That may help, senator. I don't know of any other reason for it.

**The Acting Chairman:** Mr. Churcher, in the last two or three days we have heard rumours about the transportation of hazardous goods. Does the term "safe railway operations" apply to the transportation of hazardous goods? Apparently there are problems somewhere in southwestern Ontario.

**Mr. Churcher:** It will be wide enough to cover that, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman:** It will be?

**Mr. Churcher:** Yes.

**The Acting Chairman:** Could we piggyback an amendment on Bill C-105 pertaining to hazardous products?

**Mr. Churcher:** I am not sure of a problem that would require it, Mr. Chairman. "Safe railway operations" is defined in clause 4 as follows:

In determining, for the purposes of this Act, whether railway operations are safe railway operations, or whether an act or thing constitutes a threat to safe railway operations or enhances the safety of railway operations, regard shall be had not only to the safety of persons and property transported by railways but also to the safety of other persons and other property.

We feel that that definition is wide enough to cover dangerous goods, dangerous commodities.

**The Acting Chairman:** Thank you. Any further discussion on this point?

**Senator Bonnell:** Do you need those words in there at all: "Grants for Proposed Railway Works and Other Undertakings Contributing to Safe Railway Operations"? Is it necessary that those words be there? If we threw all those words out would the act be different? Are we adding anything to this legislation?

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, this is a heading and it is my understanding it doesn't form part of the legislation.

**Senator Bonnell:** Sometimes legislation is complicated enough without putting in headings. Headings can be confusing. I find that changing words around is another way for lawyers to make money. Anyway, it is there.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, may I ask this question? Was it intended that the heading should read as it now does but then go on to say, "and to Pub-

[Traduction]

roviaire. En d'autres termes, les trains n'ont pas grand-chose à y voir.

On utilise l'expression «sécurité ferroviaire» dans la rubrique parce qu'elle figure à l'article 4 du projet de loi, qui a une portée beaucoup plus vaste. Cet article régit la sécurité ferroviaire, la sécurité des marchandises transportées, la sécurité des employés et la sécurité de toute autre personne concernée. C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il est important de ne pas restreindre le sens de l'expression «sécurité ferroviaire» qui est définie à l'article 4. J'espère que cette explication vous satisfait, sénateur. Je n'en vois pas d'autre.

**Le président suppléant:** Monsieur Churcher, des rumeurs circulent depuis deux ou trois jours au sujet du transport des marchandises dangereuses. L'expression «sécurité ferroviaire» s'applique-t-elle au transport des marchandises dangereuses? Il semble y avoir des problèmes quelque part dans le sud-ouest de l'Ontario.

**M. Churcher:** Cette définition est assez générale pour englober le transport des marchandises dangereuses, monsieur le président.

**Le président suppléant:** Vraiment?

**M. Churcher:** Oui.

**Le président suppléant:** Pourrions-nous ajouter un amendement au projet de loi au sujet des marchandises dangereuses?

**M. Churcher:** Je ne pense pas que ce soit nécessaire, monsieur le président. L'expression «sécurité ferroviaire» est définie ainsi à l'article 4:

Aux fins de la présente loi, il doit être tenu compte, dans toute décision concernant la sécurité ferroviaire, l'amélioration de cette sécurité ou l'existence d'une menace à celle-ci, non seulement de la sécurité des voyageurs et des marchandises transportées par chemin de fer mais aussi de celle de toute autre personne ou de tout autre bien.

À notre avis, cette définition est suffisamment vaste pour inclure les marchandises dangereuses.

**Le président suppléant:** Je vous remercie. Quelqu'un veut-il ajouter quelque chose à ce sujet?

**Le sénateur Bonnell:** La rubrique «Subventions pour les travaux concernant des installations ferroviaires ou d'autres réalisations contribuant à la sécurité ferroviaire» est-elle vraiment nécessaire? Si nous la supprimons, cela changera-t-il quelque chose à la loi? Cette rubrique ajoute-t-elle quelque chose à la loi?

**M. Churcher:** Monsieur le président, c'est une rubrique. Je ne pense pas qu'elle fasse partie de la loi.

**Le sénateur Bonnell:** La législation est déjà assez compliquée lorsqu'il n'y a pas de rubriques. Les rubriques prêtent parfois à confusion. Jongler avec les mots, c'est une autre façon pour les avocats de faire de l'argent. Quoi qu'il en soit, cette rubrique est dans le projet de loi.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, puis-je poser une question? Ne voulait-on pas que la rubrique soit complétée par les mots «et à la sécurité du



[Text]

lic Safety at Road Crossings"? Were those words inadvertently dropped out or lost in the other place?

**Mr. Churcher:** Not to my knowledge, senator.

**Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety, Department of Transport:** No, they were never in there.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Those words were never in there?

**Mr. McNeil:** Not in the original draft, no.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** And the government does not want those words in there?

**Mr. Churcher:** No, sir. We feel that the words "safe railway operations" cover that.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Very well, Mr. Chairman, that point has been covered.

**The Acting Chairman:** Any further discussion?

It is moved by the Honourable Senator MacDonald (Halifax) that clause 18 be carried.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I was contemplating an amendment to clause 18 but I have changed my approach. The amendment I am going to offer to the committee will now be to clause 35. This will mean that if anyone else has an amendment to clause 18 I would not stand in the way.

**The Acting Chairman:** Mr. Churcher, what does the word "control" mean in clause 18(1)(iv)?

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, there was a reason for putting the word "control" as well as the word "prohibition" in there. As you know, some prescription drugs can have an effect upon a person's ability to operate railway equipment. It can make him drowsy, for example. The railway medical officers will allow some prescription drugs up to certain levels, certain tolerances, but other prescription drugs are prohibited. The reason for putting this in was to ensure that it wasn't just a question of prohibiting alcoholic beverages or elicit drugs but also to provide some latitude to control the use of prescription drugs. Some prescription drugs work better than others. Some antihistamines, for example, cannot be taken by railway crews or should only be taken in very strictly controlled doses. That was the reason for the use of the word "control", senator.

**The Acting Chairman:** Well, do you have any objection to taking the word "control" out?

**Mr. Churcher:** I think it would restrict the bill and could, in fact, operate to the detriment of those who are using prescription drugs quite legally just to control a hayfever problem or something like that.

[Traduction]

public aux passages à niveau"? Ces mots ont-ils été supprimés par inadvertance ou ont-ils été perdus dans l'autre endroit?

**M. Churcher:** Pas que je sache, sénateur.

**M. Dick McNeil, directeur, projets spéciaux, sécurité ferroviaire, ministère des Transports:** Ils n'y ont jamais figuré.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ces mots n'ont jamais figuré dans la rubrique?

**M. McNeil:** Pas dans la version initiale.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Et le gouvernement ne veut pas que ces mots y figurent?

**M. Churcher:** Non, monsieur. Selon nous, l'expression «sécurité ferroviaire» est tout à fait appropriée.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien, monsieur le président, la question est réglée.

**Le président suppléant:** Quelqu'un veut-il ajouter autre chose?

Le sénateur MacDonald (Halifax) propose l'adoption de l'article 18.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, j'avais pensé proposer un amendement à l'article 18, mais j'ai changé d'avis. Je vais plutôt soumettre au Comité un amendement à l'article 35. Par conséquent, si quelqu'un d'autre veut modifier l'article 18, je ne m'y opposerai pas.

**Le président suppléant:** Monsieur Churcher, qu'entend-on par «control» dans la version anglaise du sous-alinéa 18(1)c)(iv)?

**M. Churcher:** Monsieur le président, nous avons une raison d'utiliser les mots «control» et «prohibition» dans la version anglaise de ce sous-alinéa. Comme vous le savez, certains médicaments vendus sur ordonnance peuvent diminuer les facultés d'un employé. Par exemple, ils peuvent provoquer la somnolence. Certains médicaments peuvent être prescrits par les médecins des compagnies de chemin de fer, mais d'autres médicaments sont interdits. Ce sous-alinéa ne vise pas simplement à interdire la consommation de boissons alcooliques ou de drogues illicites, mais aussi à donner une certaine latitude pour régir la consommation de médicaments vendus sur ordonnance. Certains de ces médicaments donnent de meilleurs résultats que d'autres. À titre d'exemple, il y a des antihistaminiques que les employés des chemins de fer ne peuvent pas prendre et il y en a d'autres qu'ils peuvent prendre à des doses qui sont établies avec précision. C'est la raison pour laquelle nous employons le mot «control» dans la version anglaise, sénateur.

**Le président suppléant:** Vous opposeriez-vous à la suppression de ce mot?

**M. Churcher:** Selon moi, cela restreindrait la portée du projet de loi et pourrait même jouer contre ceux qui prennent des médicaments prescrits par ordonnance en toute légalité, simplement pour atténuer des problèmes de rhume des foins ou d'autres troubles de santé.

[Text]

**The Acting Chairman:** What about a person who has the flu and has to take tetracycline for ten days but he still goes to work?

**Mr. Churcher:** It would be satisfactory provided that the company doctor authorized the use of that drug in controlled amounts, but I am not sure that that condition would be covered by the word "prohibition". I think we would have to have the word "control" in there as well.

**The Acting Chairman:** Going one step further, I will put this to you. Every man takes his wife out to dinner on some occasion and the odd time they have a drink. Are you going to control a railway employee's drinking both on and off the job?

**Mr. Churcher:** In this particular case "prohibition" would apply to drinking on the job—rule G, as you are aware.

**The Acting Chairman:** So now you are coming back to rule G and the employee being subject to call. Being subject to call is the stumbling block, and here I would like someone to move an amendment on my behalf.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I think I understand the purpose of the amendment you have in mind, Mr. Chairman. If you would present the wording I will move the amendment and we will see what the reaction of the committee is.

**The Acting Chairman:** On page 15, strike out line 9 and substitute the following:

(iv) prohibiting the  
Take out the word "control".

**Senator Davey:** Do you want to repeat that, please?

**The Acting Chairman:** On page 15, strike out line 9 and substitute the following:

(iv) prohibiting the  
This amendment would remove from the Governor in Council the power to make regulations for controlling the use of drugs and alcohol. It would allow the Governor in Council to make regulations only to prohibit the use of drugs and alcohol. Is there any discussion?

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, clause 18(1) provides that the Governor in Council may make regulations, and paragraphs (a), (b), (c) and (d) are set out. Paragraph (c) says "respecting the following matters". Then it says under subparagraph (i) "the training of . . ." Then in subparagraph (ii) it simply says "hours of work". In subparagraph (iii), instead of saying "the minimum medical" it just says "minimum medical". In subparagraph (iv) we have "the control" again, and then in subparagraph (v) "the establishment of support." Why do they change the terminology or word order by saying "the training of those persons" in the first subparagraph and then "hours of work" in the second one? Why wouldn't they say "the hours of work"? In subparagraph (iii) why not say "the minimum medical standards"? In subparagraph (iv) it is back to "the control or prohibition of the consumption" and in

[Traduction]

**Le président suppléant:** Qu'arrive-t-il dans le cas d'une personne qui a la grippe et qui doit prendre de la tétracycline pendant dix jours, mais qui continue de travailler?

**M. Churcher:** Il serait stipulé que c'est parce que le médecin de la compagnie l'aura autorisé à prendre une dose limitée de ce médicament. Mais je ne pense pas que cette situation pourrait être visée par le terme «prohibition» en anglais. Selon moi, il faut conserver ce sous-alinéa tel quel.

**Le président suppléant:** Poussons la chose un peu plus loin. Qu'arrivera-t-il si un employé invite sa femme au restaurant et y consomme de l'alcool. Allez-vous contrôler la consommation d'alcool des employés des chemins de fer à la fois durant et après les heures de travail?

**M. Churcher:** Dans le cas qui nous occupe, cette interdiction s'appliquerait uniquement durant les heures de travail—la règle G, comme vous le savez.

**Le président suppléant:** Vous revenez à la règle G et à la mise en attente des employés. C'est la pierre d'achoppement et j'aimerais que quelqu'un propose un amendement en mon nom.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je pense comprendre le but de l'amendement auquel vous songez, monsieur le président. Si vous voulez nous en donner le libellé, je vais le proposer et nous verrons quelle sera la réaction du Comité.

**Le président suppléant:** À la page 15, je voudrais qu'on supprime la ligne 9 de la version anglaise et qu'on la remplace par ceci:

«(iv) prohibiting the»  
Je voudrais qu'on supprime le terme «control».

**Le sénateur Davey:** Pouvez-vous répéter cela, s'il vous plaît?

**Le président suppléant:** À la page 15, je voudrais qu'on supprime la ligne 9 de la version anglaise et qu'on la remplace par ceci:

«(iv) prohibiting the»  
De cette façon, le gouverneur en conseil ne pourrait pas, par règlement, régir la consommation d'alcool et de drogues. Il pourrait simplement l'interdire. Quelqu'un veut-il ajouter autre chose?

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, au paragraphe 18(1), il est dit que le gouverneur en conseil peut promulguer des règlements au sujet des questions qui sont énumérées aux alinéas a), b) c) et d). L'alinéa c) de la version anglaise commence par «respecting the following matters». Le sous-alinéa (i) commence ainsi: «the training of . . . » puis le sous-alinéa (ii) dit simplement: «hours of work». Au sous-alinéa (iii), on dit simplement «minimum medical», au lieu de dire «the minimum medical». Le sous-alinéa (iv) commence de nouveau par «the control», puis le sous-alinéa (v) par «the establishment of support». Pourquoi utilise-t-on l'article «the» au premier sous-alinéa et pourquoi disparaît-il au deuxième sous-alinéa? Pourquoi ne dit-on pas «hours of work»? Au sous-alinéa (iii), pourquoi ne dit-on pas «the minimum medical standards»? Aux sous-ali-



[Text]

(v) "the establishment of support programs". Why do they change back and forth in the se of the word "the"? Is there any reason for changing the language?

**Mr. Churcher:** I can't answer that question, senator. It is a drafting technique. I don't think there is any specific reason for it.

**Mr. Paul Roger, Counsel, Department of Transport:** It is a case of drafting the English version. I am not well versed in the drafting of legislation in English.

**Mr. Churcher:** I don't think there is any reason for it. It is just the way the legislation was developed.

**Senator Bonnell:** You would think they would be consistent throughout. In three of the subparagraphs they use the article "the" but they don't in two others.

I also want to raise a point with respect to Senator Stewart's amendment. If you delete the words "the control or" from line 9, do you also want to delete "of" and just say "prohibiting the consumption" or do you want to say "prohibition of the consumption"?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, that is a question for you to answer. I moved the amendment simply as a convenience.

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, would it help if instead of using the word "control" you use the word "management" or "administration"? There is another aspect to this, the point you raised earlier. Do we wish to be able to control the period before a person takes up duty in that he should not have any alcoholic beverages? That sort of restriction could not be covered by the term "prohibition" but it certainly could be by the term "control". That was the other reason for using the word "control". One reason was to cover things such as prescription drugs and the levels of their use, and the other one was to say that a person shall not consume an alcoholic beverage within so many hours of his going on duty.

I don't believe that sort of regulation could be covered by the wording you have. This is certainly something that has been done in regulations under the Aeronautics Act, and it certainly would be useful for us to be able to do. So maybe "administration of prohibition" or "management" or something like that would be satisfactory.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, I have talked to a lot of railway employees and what is very bothersome to them is that after Bill 105 is passed, after the concept is passed, the Governor in Council may make regulations. It is possible through this legislation to control a man's life off the job as well as on the job. We all agree there should be control on the job, but where are you going to draw the line? That is why we say the word "control" should not be in there. As a former employee I can say that I couldn't have cared less. They could have tested me 24 hours a day, I would never have gone to work under the influence of liquor or drugs. But you are trying to catch the odd case. The word "control" is really bothersome.

[Traduction]

néas (iv) et (v), on utilise à nouveau l'article «the». Pourquoi n'y a-t-il pas d'uniformité? Y a-t-il une raison à cela?

**M. Churcher:** Je ne puis répondre à cette question, sénateur. C'est une technique de rédaction. Je ne pense pas qu'il y ait une raison particulière.

**M. Paul Roger, avocat, ministère des Transports:** C'est une question qui concerne la rédaction de la version anglaise. Je ne m'y connais pas bien en rédaction législative.

**M. Churcher:** Je ne pense pas qu'il y ait une raison à ce manque d'uniformité. C'est tout simplement la façon dont la loi a été écrite.

**Le sénateur Bonnell:** Il me semble qu'il faudrait maintenir l'uniformité. Dans trois sous-alinéas, on emploie l'article «the», mais pas dans les deux autres.

Je veux également ajouter quelque chose à propos de l'amendement du sénateur Stewart. Si on supprime les mots «the control or» à la ligne 9 de la version anglaise, on doit aussi supprimer le mot «of» et dire simplement «prohibiting the consumption» ou faut-il dire «prohibition of the consumption»?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, c'est à vous que la question s'adresse. J'ai proposé l'amendement pour vous rendre service.

**M. Churcher:** Monsieur le président, préféreriez-vous que l'on remplace le mot «control» par «management» ou «administration» dans la version anglaise? Il y a un autre point auquel vous avez fait allusion tout à l'heure, qui se rapporte à cette question. Veut-on pouvoir régir la consommation d'alcool durant la période qui précède les heures de travail de l'employé? Ce genre de restriction ne pourrait pas être couvert par le terme «prohibition», mais il le serait certainement par le terme «control». C'est l'autre raison pour laquelle le mot «control» est utilisé. D'une part, nous voulons régir la consommation de médicaments vendus sur ordonnance et leurs doses et, d'autre part, nous voulons pouvoir dire à un employé qu'il lui est interdit de consommer de l'alcool pendant un certain nombre d'heures avant de reprendre son travail.

Je ne pense pas que le libellé que vous proposez vous permettra de régir ces questions. C'est ce qui a été fait dans le cas du règlement d'application de la Loi sur l'aéronautique, et il serait utile que nous puissions le faire dans le cas du transport ferroviaire. Peut-être que les mots «administration of prohibition» ou «management» feraient mieux l'affaire en anglais.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, j'ai parlé à beaucoup d'employés des compagnies de chemin de fer. Ce qui les inquiète, c'est qu'une fois que le projet de loi C-105 aura été adopté, le gouverneur en conseil pourra édicter des règlements. Il sera possible, au moyen de cette loi, de régir la vie d'un homme, que ce soit au travail ou durant ses heures de repos. Nous sommes tous d'accord sur l'exercice d'un certain contrôle durant les heures de travail, mais il y a une limite à tout. C'est la raison pour laquelle nous pensons que le mot «control» ne doit pas figurer dans le projet de loi. En tant qu'ancien employé, je peux vous dire que cela m'aurait laissé complètement indifférent. Mon employeur aurait pu me faire subir des tests à tout moment de la journée. Je ne me serais



[Text]

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, clause 18(1)(c) reads: "The Governor in Council may make regulations respecting the following matters . . . (iv) the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs by those persons". To me this means that the Governor in Council may make regulations concerning the control of alcoholic beverages, not the control of the person but control of alcoholic beverages or the prohibition of them. They might say that this person can have one drink. There is control there. As long as he has just had that one drink he is fine. However, if you delete the word "control" there is nothing left but "prohibition" which would mean that the person can't have any drink. He is completely prohibited. He is out. But if you leave the word "control" in, then the Governor in Council may make regulations respecting certain matters including the control or prohibition of the consumption of alcohol. The only thing they can control is how much alcohol the person can drink. That is what the control is for, the amount of alcohol, the consumption of alcohol. It doesn't control the person in any way other than in his consumption of alcohol.

So perhaps by leaving the word "control" in it might mean that the consumption of one drink is allowable, that a reading of under 0.8 is allowable, but if a person has anything over that he is over the limit. In that sense it might be better to have the word "control" in the legislation than not to have it there, because when you take out the word "control" you have a complete prohibition of alcohol. It is the control or prohibition of the consumption of alcohol, it is not control of the person or of anything else. It is the control or prohibition of the consumption of alcohol.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Isn't there any rule covering this now?

**The Acting Chairman:** Frequenting a place where intoxicating liquor is sold. The use of intoxicating liquor is an instant cause for dismissal.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** At any time?

**The Acting Chairman:** When you are subject to call. What is that, eight hours, ten hours, twelve hours?

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** For how long in advance can you be subject to call? How many hours?

**The Acting Chairman:** If you are on the spare board or a pool job and you come in at midnight it is possible you will go to work at six o'clock in the morning. If you stop in and have a couple of beers on the way home it will show in your blood if they test you. What does "subject to call" mean? That is the question.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** That's not what we are talking about here. We are talking about control. Surely you are not trying to define "subject to call". You are trying to determine whether there should be any control over

[Traduction]

jamais présenté au travail après avoir consommé de l'alcool ou des drogues. Mais vous voulez aller trop loin. Le mot «control» est vraiment de trop.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, l'alinéa 18(1)c) dit ceci: «Le gouverneur en conseil peut, par règlement . . . en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, régir . . . la consommation d'alcool et de drogues par eux, ou interdire celle-ci». A mon sens, cela veut dire que le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir la consommation de boissons alcooliques, ou l'interdire, mais il ne peut pas régir les employés. Un règlement peut disposer qu'un employé peut prendre un verre. C'est une mesure de contrôle. Tant que cet employé ne prend qu'un verre, tout est dans l'ordre. Si l'on enlève le mot «control», il ne reste plus que l'interdiction; autrement dit, cet employé ne pourrait même pas prendre un verre. Il s'agirait d'une interdiction complète. Toutefois, si l'on conserve le mot «control», le gouverneur en conseil pourra alors prendre des règlements au sujet de certaines questions; il pourra notamment régir la consommation d'alcool ou l'interdire. La seule chose qui pourra faire l'objet d'un règlement, c'est la quantité d'alcool qu'une personne peut consommer. La raison d'être de ce contrôle, c'est la quantité d'alcool consommée. On ne veut contrôler personne, seulement la consommation d'alcool.

Par conséquent, si l'on adopte tel quel le sous-alinéa c), on pourra peut-être en conclure qu'il est permis de prendre un verre, qu'une alcoolémie inférieure à 0,8 n'a rien de répréhensible, mais qu'il ne faut pas dépasser cette limite. Dans ce sens, il serait préférable de conserver le mot «control» dans la loi car, dans la négative, il ne restera que l'interdiction. On parle du contrôle ou de l'interdiction de la consommation d'alcool, pas du contrôle de la personne ou d'autre chose.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** N'y a-t-il pas une règle à ce sujet à l'heure actuelle?

**Le président suppléant:** La fréquentation d'un endroit où l'on vend des boissons enivrantes. La consommation de boissons enivrantes est une cause immédiate de congédiement.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** En tout temps?

**Le président suppléant:** Chaque fois qu'un employé est en attente. Est-ce pendant huit heures, dix heures, douze heures?

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Pendant combien d'heures un employé peut-il être en attente?

**Le président suppléant:** Si un employé figure sur la liste des suppléants ou fait partie d'une équipe et qu'il finit de travailler à minuit, il est possible qu'on lui demande de rentrer au travail à six heures le lendemain matin. S'il s'arrête dans un débit de boisson pour y prendre une ou deux bières avant de rentrer chez lui, on pourra déceler de l'alcool dans son sang si on le soumet à des tests. Qu'entend-on par «être en attente»? C'est là toute la question.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Ce n'est pas ce dont nous parlons pour l'instant. Nous nous intéressons à la question du contrôle. Vous ne tentez sûrement pas de définir ce que veut dire l'expression «être en attente». Vous essayez

[Text]

an employee with respect to drinking alcohol before he comes on the job.

**The Acting Chairman:** Oh, there definitely should be control but where does it end? That's the thing. It is pretty broad statement. Mr. du Plessis.

**Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel:** Mr. Chairman, it should be noted that in subclause 18(1) subparagraphs (i) to (v) are governed by the opening words in paragraph (c) which states, in part, "respecting the following matters, in so far as they relate to safe railway operations . . .". This means that each of subparagraphs (i) to (v) has to be read in light of these umbrella words.

**The Acting Chairman:** Does that include when you are going to work, before you go to work or when you are on the job?

**Mr. du Plessis:** If it relates to safe railway operation then it could well include something taken before you actually start your job.

**The Acting Chairman:** How many hours does that cover?

**Mr. du Plessis:** This is something that would have to be left to the judgment of the Governor in Council in making the regulations.

**The Acting Chairman:** Suppose the trainmaster or the master mechanic doesn't like me, there is a personality clash, and I walk in and sign the appearance sheet.

**Mr. du Plessis:** The regulations will have been made before that and I would presume it would state the number of hours, and this regulation would apply to everyone equally, as every law should.

**The Acting Chairman:** But that's the problem. We pass the bill and the rules and regulations are passed afterwards. They can do anything with those rules and regulations.

**Mr. du Plessis:** The Governor in Council, yes.

**Mr. Churcher:** But, Mr. Chairman, they will have equal application to all people. The possibility of victimization will not be there.

**The Acting Chairman:** But you are going to control their lives off the job and on the job. That is why I asked what "subject to call" means? Does it mean ten hours, twelve hours?

**Mr. Churcher:** We certainly want to make sure that when they come on duty they are not under the influence of alcohol or drugs. If this means that you have to place some requirements on them to cease drinking so many hours before they come on duty, this is what one would have to do.

**The Acting Chairman:** I will go one step further. If the master mechanic or the trainmaster steps on the engine or on the caboose, is the rule going to apply to him?

[Traduction]

de savoir si l'on doit régir la consommation d'alcool par un employé avant qu'il n'aille travailler.

**Le président suppléant:** Il doit absolument y avoir une forme de contrôle, mais la question est de savoir jusqu'où on peut aller. C'est tout. C'est un énoncé assez général. Monsieur du Plessis.

**M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire:** Monsieur le président, il convient de souligner que l'alinéa c) commence par les mots suivants: «en ce qui concerne la sécurité ferroviaire . . . ». Par conséquent, il faut interpréter les alinéas (i) à (v) en fonction de ces mots.

**Le président suppléant:** Est-ce que cela signifie que l'on veut régir la consommation d'alcool pendant que l'employé se rend au travail, avant qu'il se rende au travail ou durant les heures de travail?

**M. du Plessis:** S'il s'agit de la sécurité ferroviaire, cela pourrait bien être avant de commencer à travailler.

**Le président suppléant:** Cela représente une période de combien d'heures?

**M. du Plessis:** C'est une décision qui revient au gouverneur en conseil lorsqu'il édictera le règlement.

**Le président suppléant:** Mais si le chef d'équipe des machinistes ou le chef mécanicien éprouve de l'antipathie à mon endroit et qu'il y a un conflit de personnalité, qu'arrive-t-il lorsque je signe la feuille de présence.

**M. du Plessis:** Le règlement aura déjà été pris et je suppose que le nombre d'heures y sera stipulé, de sorte qu'il s'appliquera pareillement à tous, comme toutes les lois, d'ailleurs.

**Le président suppléant:** C'est là qu'est le problème. On adopte d'abord le projet de loi, mais les règlements sont adoptés plus tard. On peut faire ce qu'on veut avec les règlements.

**M. du Plessis:** Le gouverneur en conseil le peut, en effet.

**M. Churcher:** Mais, monsieur le président, les règlements s'appliqueront pareillement à tous. Il ne pourra pas y avoir de représailles.

**Le président suppléant:** Peut-être, mais on va quand même régir la vie des employés durant les heures de travail et après. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé ce que signifiait l'expression «être en attente». S'agit-il d'une période de dix heures, de douze heures?

**M. Churcher:** Nous voulons faire en sorte que les employés qui se présentent au travail ne soient pas sous l'effet de l'alcool ou de drogues. S'il faut, pour cela, les obliger à ne pas boire pendant un nombre X d'heures avant de rentrer au travail, nous le ferons.

**Le président suppléant:** Je vais aller un peu plus loin. Si le chef mécanicien ou le chef d'équipe monte dans la locomotive ou dans le wagon de queue, cette disposition s'appliquera-t-elle à lui?



[Text]

**Mr. Churcher:** Yes, sir.

**The Acting Chairman:** Are you going to put that in the bill? Where is it in there now?

**Mr. Churcher:** Under clause 18(1)(b) we can delcare positions in railway companies to be critical to safe railway operations. That is broad enough and we intend to use that to include not only enginemen, trainmen, but also master mechanics, trainmasters, superintendents.

**Senator Bonnell:** Even the president.

**Mr. Churcher:** I think we could go that far—any operating officer.

**Senator MacDonald (Halifax):** Who would control, read “manage” or “administer”, a person who was being treated with drugs for a perfectly legitimate treatable condition such as high blood pressure if there wasn’t some kind of control?

**Mr. Churcher:** Senator, at the moment the medical officers of railway companies use certain drugs that are acceptable for treating certain conditions. I am not familiar with them but they do specify that certain drugs may be taken by an engine-man, for example, and he may continue his service while on them. But there is a prohibition against using even antihistamines without authority. So there are some legal drugs which are safe and some which are not safe.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Is this something new in the act? Is there no control now? Is this something new?

**Mr. Churcher:** No, senator, this is not new. There is tight control by the railway medical authorities at the moment.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** So what is the problem?

**The Acting Chairman:** Well, the problem is that after the bill is passed the Governor in Council may make rules and regulations. That’s what the stickler is.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** But that is true with every bill. What the bureaucrats like is an act consisting of one line administered by 8,000 regulations.

**The Acting Chairman:** That’s right.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** That’s the way it is now.

**The Acting Chairman:** If you had booked sick and you later called up to book on, the locomotive foreman or the trainmaster could say, “You can’t go to work before you go to the CNR doctor”. So you go and have a medical and the doctor has the power to send you to the CNR clinic in Toronto or Montreal or Winnipeg. They can hold you off the job if there is something medically wrong with you. The boys think this here is putting too much power in the Cabinet or the Governor in Council. They are going to control your lives on and off the

[Traduction]

**M. Churcher:** Oui, monsieur.

**Le président suppléant:** Allez-vous l’indiquer dans le projet de loi? Y a-t-il une disposition à ce sujet à l’heure actuelle?

**M. Churcher:** Aux termes de l’alinéa 18(1)b), nous pouvons prévoir la classification de certains postes, au sein d’une compagnie de chemin de fer, comme essentiels pour la sécurité ferroviaire. Cette disposition est suffisamment large pour qu’on puisse l’appliquer non seulement aux mécaniciens de locomotive et aux agents de train, mais aussi aux chefs-mécaniciens, aux chefs d’équipe des machinistes et aux surintendants.

**Le sénateur Bonnell:** Et même au président.

**M. Churcher:** Je crois qu’on pourrait l’appliquer à tout cadre supérieur.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Qui surveillerait une personne qui a été traitée au moyen de médicaments pour des troubles comme l’hypertension, s’il n’y avait aucun genre de contrôle?

**M. Churcher:** Sénateur, à l’heure actuelle, les médecins des compagnies de chemin de fer utilisent certains médicaments qui sont acceptables pour le traitement de troubles donnés. Je ne connais pas ces médicaments, mais les médecins précisent que certains médicaments peuvent être pris par un mécanicien de locomotive, par exemple, qui peut travailler même s’il est sous l’effet de ces médicaments. Il est toutefois interdit de prendre des antihistaminiques sans autorisation. Il existe donc certains médicaments légaux qui sont sans danger, et d’autres qui ne le sont pas.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** S’agit-il d’une nouvelle disposition? N’existe-t-il pas à l’heure actuelle de contrôle?

**M. Churcher:** Non, sénateur, ce n’est pas nouveau. Les autorités médicales des compagnies de chemin de fer appliquent à l’heure actuelle des normes strictes.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Quel est donc le problème?

**Le président suppléant:** Le problème c’est qu’une fois que le projet de loi sera adopté, le gouverneur en conseil pourra prendre des règlements. C’est ça le problème.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Mais c’est la même chose pour tous les projets de loi. Ce que les bureaucrates aiment c’est justement une loi qui comporte une foule de règlements.

**Le président suppléant:** C’est exact.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** C’est ainsi que se présente ce projet de loi.

**Le président suppléant:** Par exemple, si un employé se déclare malade et qu’il veuille plus tard retourner au travail, le contremaître de locomotive ou le chef d’équipe des mécaniciens pourrait lui ordonner de voir le médecin de la compagnie avant de reprendre le travail. L’employé serait obligé de voir le médecin qui pourrait l’envoyer dans une clinique de la compagnie à Toronto, à Montréal ou à Winnipeg. Le médecin pourrait empêcher l’employé de retourner au travail aussi longtemps qu’il décèle chez lui un problème médical. On croit donc



[Text]

job. According to the way this reads to me and to many other people, this is what is going to happen.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** I guess what I am trying to find out—and I haven't found out yet—is whether this is some great change from the way it has been for the last number of years? Is there no control now? This bill is amending a present act or bringing it up to date or revising it.

**Mr. Churcher:** These powers exist in the Railway Act, senator. I should add that all of this is limited by the words “in so far as they relate to safe railway operations” in clause 18(1)(c). So the control is limited by the requirement for safe railway operations.

**Senator Spivak:** Is it possible to know what the abuse might be in the legislation without seeing the regulations? It seems to me that what you are worried about is what will be in the regulations.

**The Acting Chairman:** That's right.

**Senator Spivak:** You are surely not suggesting it ought not to be the power of the Governor in Council to make regulations, because in broad terms the objective is safety in the railways. Even if you took the word “control” out I don't know how you could possibly prevent abuse in advance of seeing the regulations. Surely your problem is when the regulations are written. That would be the only time you could tell whether indeed there was abuse, and if there was abuse then surely the only recourse is what would be reasonable in a democratic society. How can you prevent in advance an eventuality which might indeed be excessive or which might contravene a person's rights, and so forth?

**The Acting Chairman:** Well, we are more or less controlled now under rule G. Everyone knows what it means. If you are caught drinking in a hotel before going on the job, or drinking on the job, you're fired.

**Senator Spivak:** Is that rule still going to apply? That is what I am asking. Will there not be new regulations or will they stay with the old regulations?

**The Acting Chairman:** It is the word “control”. They are going to control you on the job and off the job. We agree they should control you on the job.

**Senator Spivak:** But it seems to me that prohibition is also control; in fact, it is more of a control. You must have some degree of control, otherwise you can't write regulations.

**The Acting Chairman:** That is correct but “subject to call” is the stickler. We would like a definition of “subject to call”. That is what we would like to be defined.

**Senator Spivak:** Can you show me where “subject to call” is in this legislation? I don't know what you are talking about.

**The Acting Chairman:** “Subject to call” is in the railroad rule book now.

[Traduction]

que le Cabinet ou le gouverneur en conseil disposerait de trop de pouvoirs. Il régirait les employés qu'ils soient au travail ou non. D'après notre interprétation du projet de loi, c'est ce qui se produira.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Ce que j'essaie de déterminer—et que je n'ai pas encore réussi à faire—c'est de savoir si cette nouvelle disposition constitue un changement par rapport à la situation de ces dernières années? N'existe-t-il pas à l'heure actuelle de contrôle? Ce projet de loi modifie la loi actuelle, la met à jour ou la refond.

**M. Churcher:** Ces pouvoirs existent dans la *Loi sur les compagnies de chemin de fer*, sénateur. J'ajouterais que le changement se limite aux mots «essentiels pour la sécurité ferroviaire» de l'alinéa 18(1)c) du projet de loi. Le contrôle est donc restreint par la sécurité ferroviaire.

**Le sénateur Spivak:** Est-il possible de savoir quel abus serait visé dans la loi sans consulter les règlements? Il me semble que vos craintes portent sur l'établissement de règlements.

**Le président suppléant:** C'est juste.

**Le sénateur Spivak:** Vous ne voulez sûrement pas dire qu'il ne devrait pas entrer dans les pouvoirs du gouverneur en conseil de faire des règlements parce que, de façon générale, l'objectif est la sécurité ferroviaire. Même si vous enleviez le mot «régir», je ne vois pas comment vous pourriez empêcher les abus avant que les règlements soient pris. C'est ça le problème. Ce ne sera que lorsque les règlements seront édictés que l'on saura si vraiment il y a eu abus et, s'il y a eu abus, le seul recours acceptable serait sûrement ce que l'on considérerait comme raisonnable dans une société démocratique. Comment pouvez-vous prévenir une éventualité abusive ou qui irait à l'encontre des droits de la personne?

**Le président suppléant:** Eh bien, nous sommes plus ou moins régis maintenant en vertu de la règle G. Tous savent ce que cela veut dire. Si vous êtes pris en train de boire dans un hôtel avant d'aller travailler ou en train de boire au travail, vous êtes congédié.

**Le sénateur Spivak:** Cette règle va-t-elle toujours s'appliquer? C'est ce que je veux savoir. Y aura-t-il de nouveaux règlements ou conserveront-ils les anciens?

**Le président suppléant:** C'est le mot «régir». La loi régira les employés au travail comme en dehors du travail. Nous convenons qu'elle devrait régir les employés au travail.

**Le sénateur Spivak:** Mais il me semble qu'interdire est une façon de régir; en fait, ça l'est davantage. On doit avoir un certain degré de contrôle, sinon on ne peut rédiger de règlements.

**Le président suppléant:** C'est exact, mais le problème est la formulation «susceptible de prendre le service». Nous aimerions que l'on donne une définition de cette expression.

**Le sénateur Spivak:** Pouvez-vous me dire où cette expression se trouve dans le projet de loi? Je ne sais pas de quoi vous voulez parler.

**Le président suppléant:** Cette expression se trouve maintenant dans le livre de règlements des compagnies de chemin de fer.

[Text]

**Senator Spivak:** Is that rule book still going to apply or are we going to have new regulations based on this amending legislation? That is what I am asking.

**The Acting Chairman:** It is my understanding that the rule book is going to be rewritten, and under an Order in Council by the Governor in Council the "subject to call" regulations could be changed. That's the concern.

**Senator Spivak:** But how will we know what that is until the rule book is rewritten? We could spend all day on this piece of legislation without knowing what the regulation might be.

**The Acting Chairman:** Speaking for myself, I don't trust rules and regulations because they are made after the legislation comes into force. That is what is bothersome.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, may I ask a question on the word "control"? I would like to know whether in this provision "control" means that the railway company could demand that an employee submit to drug or alcohol testing without cause.

**Mr. Churcher:** No, senator, this would not allow for that. There is nothing in this legislation, as we discussed yesterday, that would allow drug testing at all. It is not a question of cause or no cause, we cannot test for drugs.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You argue that the letter we have, signed by Mr. Barbeau, the Assistant Deputy Minister, means the word "control" here could not be interpreted as authorizing that the employee submit to drug or alcohol testing without cause.

**Mr. Churcher:** without any cause for any reason there could not be drug testing, senator.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Thank you.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, based on your highly informed technical knowledge and experience in railway matters I would like to ask you how many amendments of this kind do you have this afternoon? I would just like to know if the play is around the goal area or centre ice.

**The Acting Chairman:** Well, Mr. Churcher has said he has already covered a second amendment, the use of drugs by any employee in railway companies. So I am happy with that.

**Mr. Churcher:** We feel, senator, that clause 18(1)(b) is adequate to cover people other than just the people on the trains.

**The Acting Chairman:** I am happy with that.

**Mr. Churcher:** Thank you.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So are you saying, Mr. Chairman, that you would like me to ask for leave to withdraw this amendment?

**The Acting Chairman:** I think so.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** All right.

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Ce livre de règlements continuera-t-il de s'appliquer ou y aura-t-il de nouveaux règlements fondés sur le projet de loi. C'est ce que je veux savoir.

**Le président suppléant:** Il semble que le livre de règlements sera refondu et que le règlement portant sur cette expression pourrait être changé en vertu d'un décret pris par le gouverneur en conseil. C'est ça le problème.

**Le sénateur Spivak:** Mais comment saurons-nous ce qu'il en sera avant que le livre de règlements soit refondu? Nous pourrions passer toute la journée sur ce projet de loi sans connaître la teneur du règlement.

**Le président suppléant:** Pour ma part, je n'ai aucune confiance dans les règlements puisqu'ils sont pris après l'entrée en vigueur d'une loi. C'est ça qui est problématique.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, puis-je poser une question relative au mot «régir»? J'aimerais savoir s'il résultera de cette disposition (l'alinéa 18(1)c) que la compagnie de chemin de fer pourra demander à un employé de se soumettre sans raison à des tests de dépistage d'alcool ou de drogues.

**M. Churcher:** Non, sénateur, il n'en serait pas ainsi. Il n'y a rien dans ce projet de loi, comme nous l'avons dit hier, qui permettrait d'administrer des tests de dépistage de consommation de drogues. Que l'on ait raison ou non de le faire, on ne peut pas faire passer des tests de dépistage de drogues.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous dites que M. Barbeau, le sous-ministre adjoint, précise dans sa lettre que le mot «régir» ne pourrait être interprété de manière à autoriser l'employeur à administrer des tests de dépistage de drogues ou d'alcool sans raison valable.

**M. Churcher:** Quelle qu'en soit la raison, l'employeur ne pourrait faire passer des tests de dépistage, sénateur.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Merci.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, compte tenu de votre bagage de connaissances techniques et de votre expérience des questions ferroviaires, j'aimerais vous demander combien d'amendements de ce genre avez-vous à présenter cet après-midi? J'aimerais simplement savoir où nous en sommes.

**Le président suppléant:** Eh bien, M. Churcher a dit qu'il avait déjà parlé d'un deuxième amendement, l'usage de drogues par tout employé de compagnie ferroviaire. Cela me satisfait.

**M. Churcher:** Nous estimons, sénateur, que l'alinéa 18(1)(b) du projet de loi est rédigé de telle sorte qu'il s'applique aussi bien aux employés à bord des trains comme à ceux qui n'y sont pas.

**Le président suppléant:** Je comprends.

**M. Churcher:** Merci.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous disiez donc, monsieur le président, que vous aimeriez que je demande le retrait de cette modification?

**Le président suppléant:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien.



[Text]

**The Acting Chairman:** Thank you very much. Shall clause 18 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, just so that there is no thought I was misleading the committee earlier on when we talked about the heading to clause 12, may I say that the words "and to Public Safety" could be added at the publishing of the *Canada Gazette*, if the Senate so wished, and no amendment would be necessary. That is advice I have received. I am not an expert in legal matters but I understand this might be possible.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Well, if the government doesn't think it is desirable we are not going to inflict it upon the legislation.

**Senator Bonnell:** Is there any real need to add those words? Are we any better off by changing it?

**Mr. Churcher:** Frankly, senator, I feel not.

**Senator Bonnell:** Well, why not leave it alone?

**Mr. Churcher:** Fine.

**The Acting Chairman:** Any further discussion?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, the amendment I am going to put before the committee is to clause 35. Perhaps we could carry all the intervening clauses unless another senator wishes to propose an amendment to one of them.

**The Acting Chairman:** It is moved by the Honourable Senator MacDonald (Halifax) that clauses 19 to 34 be carried. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried. Clause 35. Senator Stewart.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, clause 35 is the one that deals with medical information. As I understand it there are to be regulations which will require that employees occupying designated positions will have regular, shall I say, company-sponsored medical examinations. The period that has been mentioned is two years.

Clause 35 deals with something else. It provides that if an employee occupying one of these designated positions is being medically examined by his private physician and he is found to have a condition which might have a bearing on safe railway operations, the physician is required to report the employee's condition.

I say that we are confronted with a kind of dilemma here. On the one hand we have the concern for the confidential relationship between a medical doctor and his patient, which is an age-old tradition. On the other hand, we have the very general concern that we all share for public safety.

It seems to me that the situation as it has been put before us is distorted. There is great emphasis on requiring private physicians to report the condition of their patients, but on the

[Traduction]

**Le président suppléant:** Je vous remercie. L'article 18 du projet de loi est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant:** Amendement adopté.

**M. Churcher:** M. le président, pour que l'on ne pense pas que j'ai induit le Comité en erreur plus tôt lorsque nous avons parlé du titre de l'article 12 du projet de loi, on pourrait peut-être ajouter les mots «et à la sécurité du public» avant la publication dans la *Gazette du Canada*, si le Sénat le désire. Aucun amendement ne serait requis. C'est l'avis que j'ai reçu. Je ne suis pas juriste, mais je sais que cela est possible.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Eh bien, si le gouvernement ne croit pas que ce soit souhaitable, nous n'allons pas l'imposer.

**Le sénateur Bonnell:** Est-il vraiment nécessaire d'ajouter ces mots? Est-ce qu'ils apportent une amélioration?

**M. Churcher:** Franchement, sénateur, je ne crois pas.

**Le sénateur Bonnell:** Pourquoi alors ne pas les laisser tomber?

**M. Churcher:** Très bien.

**Le président suppléant:** D'autres questions?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** M. le président, l'amendement que je veux déposer devant le Comité porte sur l'article 35 du projet de loi. Peut-être pourrions-nous adopter les articles 19 à 34 à moins qu'un sénateur désire proposer une modification à l'un d'entre eux.

**Le président suppléant:** Il est proposé par l'honorable sénateur MacDonald (Halifax) que ces articles soient adoptés. D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant:** Adoptés. Article 35, sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, l'article 35 du projet de loi porte sur les renseignements médicaux. À ma connaissance, des règlements seront pris qui exigeront que les employés occupant des postes classifiés comme essentiels passent régulièrement des examens administrés par des médecins de compagnies de chemins de fer. La période qui a été mentionnée est de deux ans.

L'article 35 du projet de loi traite d'autres choses. Il prévoit que si un employé qui occupe un poste classifié essentiel est examiné par son médecin personnel et que ce dernier juge que le patient souffre de troubles susceptibles de compromettre la sécurité ferroviaire, ledit médecin est tenu d'en informer la compagnie.

Je dis que nous faisons face ici à une sorte de dilemme. D'un côté, on doit respecter le caractère confidentiel des relations médecin—patient, qui est un principe reconnu depuis longtemps. D'autre part, nous devons aussi tenir compte de la sécurité du public.

Il me semble que la situation qui nous a été présentée est déformée. D'une part, on exige des médecins privés qu'ils donnent des renseignements sur l'état de santé de leurs patients,



*[Text]*

other hand there are going to be regular company-sponsored examinations only every two years. Now, if public safety is as important as we all say it is, if it is so important as to require a breach of confidentiality between doctor and patient, it seems to me that the time between those required examinations should be shorter. I don't suggest we should go so far as the regime that applies to civil aviation but I think we ought to approach that.

With that in mind, Mr. Chairman, I would like to put before the committee the following:

That clause 35 of Bill C-105 be amended, on page 33,

(a) by striking out lines 20 to 26 and substituting the following:

"35.(1) A person who holds a position in a railway company that is declared by regulations made under paragraph 18(1)(b) to be in a position critical to safe railway operations (referred to in this section as a "designated position"), shall undergo a medical examination (include audiometric and optometric examination) at least every twelve months.

(2) Where a physician or an optometrist believes, on reasonable grounds, that a patient is a person described in subsection (1), the"

The rest of the clause would read as it now reads except that subclauses (2) to (5) would be renumbered, and any cross-references thereto would be renumbered accordingly.

The result would be that we would not disturb the provision in the bill with regard to private physicians reporting their patients, but we would require these company-sponsored medical examinations to be held at least every twelve months. That, it seems to me, would bring into better alignment the responsibility of the company for safety and the imposition upon the private physician to report his patient.

**The Acting Chairman:** Any discussion?

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, I fully understand the concern that Senator Stewart has expressed here and I think this is an admirable way of doing it. The one question I have is who is to say that a medical examination once every twelve months is correct. That is the one concern I would have, senator. As I mentioned to you yesterday, we don't know whether it should be every six months, twelve months, two years or whatever.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Do you have a copy of my amendment?

**Mr. Churcher:** Yes, senator.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It says "at least every twelve months". What I am arguing is that "at least every twelve months" is better than "at least every twenty-four months".

**Senator Bonnell:** Where does it say "at least every twenty-four months"? Does it say "at least every twenty-four months" somewhere else?

*[Traduction]*

mais, d'autres part, on précise qu'il n'y aura d'examen par des médecins de la compagnie que tous les deux ans. Or, si la sécurité publique est aussi importante qu'on veut bien le dire, au point d'exiger que les médecins privés divulguent des renseignements confidentiels, il me semble que l'écart entre ces examens obligatoires devrait être plus court. Je ne dis pas que l'on devrait appliquer le même régime qu'en aviation civile, mais je crois que l'on devrait adopter des dispositions semblables.

Cela dit, monsieur le président, j'aimerais présenter la modification suivante:

Que le paragraphe 35(1) du projet de loi C-105, page 33, soit modifié comme suit:

(35(1) Quiconque occupe, au sein d'une compagnie de chemin de fer, un poste jugé essentiel pour la sécurité ferroviaire, en application de l'alinéa 18(1)b), doit passer un examen médical (y compris un examen optométrique et audiométrique) au moins tous les douze mois.

(2) Si le physicien ou l'optométriste a des motifs raisonnables de croire que le patient est une personne visée au paragraphe (1) ci-dessus, il»

Le reste de l'article serait inchangé sauf que les paragraphes seraient renumérotés, et les renvois modifiés en conséquence.

De cette manière, on ne changerait pas la disposition du projet de loi qui concerne l'obligation des médecins privés de divulguer des renseignements confidentiels tout en exigeant que les compagnies fassent passer des examens médicaux aux personnes concernées au moins tous les douze mois. Il me semble que, ce faisant, nous établirions un meilleur équilibre entre la responsabilité de la compagnie en matière de sécurité et l'obligation des médecins privés de divulguer des renseignements confidentiels relatifs à leurs patients.

**Le président suppléant:** Y a-t-il des questions?

**M. Churcher:** Monsieur le président, je comprends très bien le point de vue que le sénateur a exprimé et je crois qu'il a admirablement bien exposé le problème. Toutefois, qui peut dire qu'un examen médical tous les 12 mois est suffisant. C'est la seule difficulté que j'ai à signaler, sénateur. Comme je vous l'ai dit hier, nous ne savons pas si l'intervalle devrait être de six mois, de 12 mois, de deux ans ou plus.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Avez-vous un exemplaire de mon amendement?

**M. Churcher:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il y est écrit «au moins tous les 12 mois». Je crois qu'une fois tous les 12 mois est bien meilleur qu'une fois tous les 24 mois.

**Le sénateur Bonnell:** Où est-il dit «au moins tous les 24 mois»? Est-il écrit «au moins tous les 24 mois» ailleurs?

[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, that is what is proposed for the regulation, which is not before us. That is part of the problem.

**Senator MacDonald (Halifax):** You feel, Senator Stewart, by making the period of examination by a private physician compressed, if you will, that this is going to go some distance with respect to this breach of the so-called confidentiality versus public safety area?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Did you say examination by a private physician?

**Senator MacDonald (Halifax):** By a company physician.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes. If we are prepared to say that safety is so important that the employee has to have a company-sponsored examination at least every twelve months, then it seems to me we have a better ground for entrenching upon confidentiality.

**Senator MacDonald (Halifax):** Then I guess the second clarification I want is this. Knowing there is a precedent in the Aeronautics Act, knowing that there is a recommendation from the Foisy Commission, why does this still bother you that much? What is the difference between air and rail in this regard?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The difference is that in the case of aeronautics I understand they have to have an examination every six months. I am not going that far.

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, that provision of six months doesn't cover all flight personnel. I think in some cases it is twelve months, and it might be even longer.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** There is a six-month requirement in the case of people who are regarded as being in crucial positions.

**Mr. Churcher:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So I am not going that far, Senator MacDonald. I am dropping it down to twelve months from the discussed two years.

**Senator Spivak:** Senator Stewart, the difference is that you want it in the law rather than in the regulations.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Not only that but it seems to me if safety is so important that we are going to entrench upon traditional confidentiality, then it should be a requirement that in the interests of safety there should be regular examinations.

**Mr. Churcher:** In the fifth line of your amendment, senator, you say "shall undergo a medical examination". Would you not want to be a little more precise and say "a company medical examination" or words to that effect?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That would be fine. I would be happy with that.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non, c'est ce qui est proposé pour le règlement dont nous n'avons pas le texte. C'est bien là le problème.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous croyez, sénateur Stewart, qu'en comprimant la période séparant deux examens par un médecin privé on réduira le déséquilibre entre le non-respect du caractère confidentiel des relations médecin-patient et la sécurité publique?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Avez-vous dit examens par un médecin privé?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Par un médecin de la compagnie.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui. Si nous convenons que la sécurité revêt une si grande importance que l'employé doit se soumettre à un examen médical par un médecin de la compagnie au moins tous les 12 mois, il me semble alors que nous serions en terrain plus solide pour empiéter sur le caractère confidentiel des relations médecin-patient.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Alors, la deuxième clarification que je vois est la suivante: compte tenu du précédent dans la *Loi sur l'aéronautique*, et d'une recommandation de la Commission Foisy, pourquoi cela vous dérange-t-il encore autant? Quelle est la différence entre les compagnies aériennes et les compagnies ferroviaires en cette matière?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** La différence c'est que, dans le cas de l'aéronautique, les employés doivent se soumettre à un examen médical tous les six mois. Ce n'est pas ce que je propose.

**M. Churcher:** Monsieur le président, cette disposition sur l'examen médical tous les six mois ne s'applique pas à tout le personnel navigant. Je crois même que dans certains cas l'exigence est de 12 mois, voire plus.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il y a une exigence de six mois dans le cas des employés qui sont considérés comme essentiels.

**M. Churcher:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je ne vais donc pas aussi loin, sénateur MacDonald. Je réduis l'exigence de 24 à 12 mois.

**Le sénateur Spivak:** Sénateur Stewart, la différence est que vous voulez que la disposition paraisse dans la loi et non dans les règlements.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Non seulement cela, mais il me semble que si la sécurité est importante au point où le lien confidentiel traditionnel va être brisé, il devrait aussi être obligatoire qu'en regard de la sécurité il y ait des examens médicaux réguliers.

**M. Churcher:** À la septième ligne de votre amendement, sénateur, vous dites «doit passer un examen médical». Ne conviendrait-il pas d'être un peu plus précis et de dire «un examen médical par un médecin de la compagnie» ou quelque chose comme ça?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ce serait parfait. Oui, d'accord.



[Text]

**Mr. Churcher:** Would "company medical examination" be satisfactory, Mr. Roger?

**Mr. Roger:** I have a question as to what medical examination means. It can mean many things. Who conducts the examination? If it is a private physician, is he asked to report to the company? I don't know whether the companies have medical practitioners on their own staff all over Canada or whether they have to bring physicians into some communities from big cities.

**Mr. McNeil:** Some do and some don't.

**The Acting Chairman:** I think I can answer that. In London, Ontario, we have CNR doctors. That is their job. If you are sent to a CNR doctor you have a choice of one of three doctors and they will decide whether or not you have to go to the clinic in Toronto.

Senator Stewart, under your amendment is this a private physician or CNR doctor in the terminal? Nearly every place where the railroad goes in there is a CNR doctor assigned to CNR employees.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am surprised that a problem has been raised with definitions. The people who usually raise questions of definitions are senators and members of the House of Commons. They complain about the uncertainty of the language being used. What I have in mind is that, as I understand is the case in civil aviation, there will be a company-sponsored medical examination at least every twelve months. How the company arranges that is not of great importance to me, but in the interests of safety the company should arrange for a medical examination at least every twelve months. Perhaps they want to farm this work out; perhaps they want to use their own facilities and staff for the performance of these medical examinations.

It seems to me that this is entirely separate from what is now set forth in clause 35, where an employee goes in to see his doctor, perhaps because he has a broken toe, and in the course of the examination the doctor discovers that the patient has high blood pressure. Then the physician informs the company and as a result the employee may suffer job consequences. It seems to me that if you are going to require what I call a breach of confidentiality, then in the interests of safety we have to provide for company-sponsored medical examinations. I don't think there is any disagreement on that. They may be some disagreement on the wording, but there is no disagreement with the thrust of what we are seeking. We are seeking safety.

**The Acting Chairman:** Is there any further discussion?

**Senator MacDonald (Halifax):** Where is the big emphasis? Is it on safety or is it on this so-called confidentiality? I am not sure from listening to you.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I think it is a question of balance, senator. It seems to me the thing is not in balance when you are prepared to breach confidentiality, all the while allowing the railway companies to have people oper-

[Traduction]

**M. Churcher:** L'expression «examen médical administré par un médecin de la compagnie» serait-elle satisfaisante, monsieur Roger?

**M. Roger:** Je me demande ce qu'on entend par examen médical. Cela peut vouloir dire beaucoup de choses. Qui administre l'examen? Est-ce un médecin privé qui doit faire rapport à la compagnie? Je ne sais pas si les compagnies ont à leur service leurs propres médecins dans tout le Canada ou si elles doivent faire appel à des médecins de l'extérieur.

**M. McNeil:** Certaines ont leurs propres médecins et d'autres pas.

**Le président suppléant:** Je crois que je peux répondre à cette question. À London (Ontario), le CN a ses propres médecins dont c'est le travail. Si on vous envoie chez un médecin du CN, vous avez le choix entre trois médecins qui décideront si vous devez aller ou non dans la clinique de Toronto.

Sénateur Stewart, dans votre amendement, s'agit-il d'un médecin privé ou d'un médecin du CN? Partout où le chemin de fer va, il y a un médecin du CN qui est affecté aux employés de la compagnie.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je m'étonne que ces définitions fassent problème. Ce sont généralement des sénateurs et des députés qui soulèvent les problèmes de définition. Ils se plaignent de l'imprécision des termes utilisés. Ce qui se passera—comme c'est le cas de l'aviation civile—c'est que les employés devront se soumettre à des examens médicaux administrés par des médecins engagés par la compagnie au moins tous les 12 mois. Peu importe par qui ces examens sont donnés. Ce qui importe c'est que, en regard de la sécurité, la compagnie fasse passer à ses employés des examens médicaux au moins tous les 12 mois. Libre à elle de faire faire ce travail par des médecins de l'extérieur ou par ses propres médecins.

Il me semble que cette question n'a rien à voir avec ce que dit l'article 35 du projet de loi. En effet, en vertu de cet article, si un employé va voir son médecin, pour une fracture à une main par exemple, et, qu'au cours de l'examen, le médecin découvre qu'il souffre d'hypertension, le médecin devrait communiquer ce renseignement à l'employeur de son patient, au détriment possible de ce dernier. Il me semble que si l'on exige ce que j'appelle une rupture du caractère confidentiel des relations médecin-patient, alors, au nom de la sécurité, il nous faut exiger des examens médicaux par un médecin engagé par la compagnie. Je crois que tous s'entendent là-dessus. Il se peut qu'il y ait désaccord sur le libellé, mais il n'y en a pas sur la portée générale. Nous voulons tous garantir la sécurité.

**Le président suppléant:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Sur quoi mettons-nous principalement l'accent? Est-ce sur la sécurité ou sur le caractère confidentiel? Je n'en suis pas sûr en vous écoutant.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je crois que c'est une question d'équilibre, sénateur. Je crois qu'il y aurait déséquilibre si l'on empiétait sur la confidentialité tout en permettant aux compagnies ferroviaires d'autoriser leur



[Text]

ate trains notwithstanding they are not requiring them to undergo frequent medical examinations.

**Senator MacDonald (Halifax):** I notice here in the Canadian Medical Association's letter to Mr. Bouchard, who was then the minister, they point out that "this legislation fails to place the onus of assuring the fitness of workers to perform their jobs where it should be placed, on the railway companies' occupational health department rather than on the worker's attending physician". That's your view?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, that is partly my view. I think the primary responsibility is with the company, but I am prepared to go so far as to say that if in the interval between these regular examinations a medical problem comes up which is detected by a private physician, given our great interest in public safety, the medical doctor—

**Senator MacDonald (Halifax):** Can squeal.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** —can squeal, yes, that's right.

**The Acting Chairman:** Senator Stewart, would you accept the wording "shall undergo a company-sponsored medical examination"? Put the words "company-sponsored" in there.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I have no problem with that.

**The Acting Chairman:** Any discussion?

**Senator Bonnell:** How will all the doctors in Canada know that they will have to notify a railway company that an employee has lost the sight of one eye or that his vision has become a little poor in one eye or that he is losing his hearing in one ear or there are changes in his cardiograph or that he has circulatory problems that could cause a cerebral vascular accident making him a risk on the job? How are these doctors to know it is now their duty to notify the railway companies of this country that a patient has a medical problem? Is some kind of notice going to be sent out to every doctor?

**Senator Davey:** It is because doctors are brilliant.

**Senator Bonnell:** I know they are brilliant but they haven't got that much time to read all this legislation and the regulations. They won't have copies of this bill before them, and they are too busy looking after the sick to be getting involved with all the legislation we parliamentarians are passing every day. How are they going to know about these new regulations passed by Orders in Council?

**The Acting Chairman:** Senator Bonnell, that is why you make the big money.

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, the Canadian Medical Association has been very, very helpful to the air regulations people. They co-operated with them to produce a brochure setting out the sort of conditions that are critical to the medical health and safety of air crews. This brochure was circulated to all

[Traduction]

personnel à faire fonctionner les trains sans être tenu de passer des examens médicaux fréquents.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** On dit dans la lettre que l'Association médicale canadienne a adressé à M. Bouchard, qui était le ministre, que ce projet de loi attribue la responsabilité de garantir que les employés sont suffisamment en forme pour exercer les fonctions de leur emploi non pas au service de santé et de sécurité des compagnies ferroviaires, comme il devrait, mais au médecin personnel des employés. Est-ce votre opinion?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui, partiellement. Je crois que cette responsabilité incombe d'abord à la compagnie, mais j'irais jusqu'à dire que, dans l'intervalle entre ces examens médicaux réguliers, si un médecin privé décèle un problème, compte tenu de la grande importance que revêt la sécurité publique, ce médecin . . .

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Peut vendre la mèche.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** . . . peut vendre la mèche, c'est exact.

**Le président suppléant:** Sénateur Stewart, êtes-vous prêt à accepter le libellé suivant «doit passer un examen médical administré par un médecin engagé par la compagnie»? C'est-à-dire ajouter les mots «par un médecin engagé par la compagnie».

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je n'y vois aucun inconvénient.

**Le président suppléant:** Quelqu'un veut-il en discuter?

**Le sénateur Bonnell:** Comment tous les médecins du Canada sauront-ils qu'ils doivent aviser une compagnie de chemin de fer lorsqu'un employé, qui a perdu l'usage total ou partiel d'un œil ou d'une oreille, dont le cardiogramme indique des irrégularités ou qui a des problèmes circulatoires pouvant engendrer un accident vasculaire cérébral, peut compromettre la sécurité ferroviaire? Comment ces médecins sauront-ils qu'il leur incombe maintenant d'informer les compagnies de chemin de fer de ce pays qu'un de leurs employés a des problèmes de santé? Un avis quelconque sera-t-il envoyé à chacun d'entre eux?

**Le sénateur Davey:** Ils le sauront parce qu'ils sont très intelligents.

**Le sénateur Bonnell:** Je sais qu'ils sont très intelligents, mais il n'en demeure pas moins qu'ils n'ont pas beaucoup le temps de lire toutes les lois et tous les règlements. Ils n'auront pas un exemplaire du projet de loi C-105 devant les yeux et ils ont trop de malades pour avoir le temps de s'intéresser à toutes les mesures législatives que nous adoptons quotidiennement. Comment apprendront-ils que de nouveaux règlements ont été pris par décret?

**Le président suppléant:** Sénateur Bonnell, c'est pour ça qu'ils gagnent bien leur vie.

**M. Churcher:** Monsieur le président, l'Association médicale canadienne a énormément aidé l'industrie du transport aérien. De pair avec celle-ci, l'Association a publié une brochure qui énumère les types de problèmes qui peuvent compromettre la santé et la sécurité du personnel navigant. Cette brochure a été

[Text]

members of the CMA, and all new members are informed as they start their practice. We would propose to do the same thing with the rail mode. I think we can work out an agreement which would ensure that the GP would be made aware of the sorts of critical conditions to be looked out for in railway crews.

**Senator Bonnell:** How is the private physician to know which CNR or CPR medical officer he is to send the report to? Will the CNR and CPR and other railway companies pay the physician for this information?

**Mr. Churcher:** The answer to the second questions is no, they won't pay the physician for the information. The answer to the first questions is that this information will be circulated at the same time as the brochure.

**Senator Bonnell:** Why do the taxpayers of Canada, thorough hospital and medical insurance plans, have to pay physicians for doing medical examinations which are for the benefit of the railways of this country? Why wouldn't the railways have to pay for this information, the same as would insurance companies or anybody else who gets this information?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It is called user pay.

**Senator Bonnell:** Yes. Whoever is getting the information should have to pay for it. It costs 37 cents to mail a letter and probably 50 cents to mail a report with a letter. Who will pay for the postage and the paper and the secretarial work to send this information off to the railway companies? This is an expense to Canadian physicians. Who will pay that expense?

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, this is not a special examination that is carried out to find out whether a person is fit to operate a railway train. That sort of examination will be carried out by the railway companies themselves on a regular basis. This here is the result of a patient going to his own doctor for any complaint. The doctor carries out an examination which is covered by OHIP, for example, or by an appropriate plan in any other province. If during this examination the doctor finds that his patient has a medical condition which would likely constitute a threat to safe railway operations, then and only then would the physician be required to inform the railway company. So this is, if you will, a fallout from some other reason for which the patient has visited his doctor.

**Senator Bonnell:** Who will pay for the postage and the letter paper and the envelopes and all the paper work? Who will pay for that?

**Senator Stewart (Prince Albert-Duck Lake):** it is an act of good citizenship.

**Senator Bonnell:** There is too much good citizenship now on the part of physicians. It is one thing to order that this be done,

[Traduction]

distribuée à tous les membres de l'Association, et tous les nouveaux membres sont mis au courant des nouvelles procédures dès qu'ils commencent à exercer. Nous avons l'intention de faire la même chose pour le secteur ferroviaire. Je crois que nous pouvons conclure une entente en vertu de laquelle tous les omnipraticiens seront informés des types de problèmes graves qu'ils doivent rechercher chez le personnel des compagnies de chemin de fer.

**Le sénateur Bonnell:** Comment le médecin qui exerce dans le secteur privé saura-t-il à quel médecin du CN ou du CP il doit envoyer son rapport? Le CN, le CP et les autres compagnies de chemin de fer paieront-ils les médecins pour obtenir ces renseignements?

**M. Churcher:** La réponse à votre deuxième question est non. Les compagnies ne paieront pas les médecins pour des renseignements médicaux. Quant à votre première question, l'information pertinente sera diffusée en même temps que la brochure.

**Le sénateur Bonnell:** Pourquoi les contribuables canadiens, par le biais de leurs régimes d'assurance-hospitalisation et d'assurance-maladie, doivent-ils payer les médecins pour faire des examens médicaux qui profitent uniquement aux compagnies de chemin de fer du pays? Pourquoi celles-ci ne paieraient-elles pas pour ces renseignements, tout comme le font les compagnies d'assurances ou qui que ce soit?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous faites référence à un système de financement par l'utilisateur.

**Le sénateur Bonnell:** Oui. C'est-à-dire que c'est la personne qui reçoit l'information qui doit déboursier une somme d'argent pour l'obtenir. Il en coûte 0,37 \$ pour envoyer une lettre par la poste et probablement 0,50 \$ pour envoyer un rapport avec cette lettre. Qui paiera les tarifs postaux, le papier et le travail de secrétariat pour envoyer ces renseignements aux compagnies de chemin de fer? Ces dépenses incomberont-elles aux médecins canadiens? Qui paiera la note?

**M. Churcher:** Monsieur le président, il ne s'agit pas d'un examen spécial pour déterminer si une personne est en mesure de faire fonctionner un train. Ce dernier type d'examen est régulièrement effectué par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes. Nous parlons plutôt de l'examen effectué lorsqu'un patient va voir son médecin parce qu'il ne se sent pas bien. Le médecin effectue alors un examen dont les frais sont couverts par le Régime d'assurance-maladie de l'Ontario ou celui d'une autre province. Si, dans le cadre de cet examen, le médecin s'aperçoit que la santé de son patient est susceptible de compromettre la sécurité ferroviaire, il doit alors, et uniquement alors, en informer la compagnie. Si vous voulez, il s'agit d'une conséquence qui découle d'une visite du patient chez son médecin.

**Le sénateur Bonnell:** Qui paiera pour l'affranchissement, le papier à lettre, les enveloppes et le travail administratif? Qui?

**Le sénateur Stewart (Prince Albert-Duck Lake):** C'est un acte de civisme.

**Le sénateur Bonnell:** Les médecins font actuellement preuve de beaucoup trop de civisme. C'est bien beau d'ordonner aux



[Text]

but I am sure that insurance companies would pay the physician to send this information to them.

Another thing I don't see referred to in this legislation is confidentiality. When a physician sends the information to a railway company, I would hate to think that someone in that railway company could take this information and pass it around, saying, for instance, that so and so has AIDS. "We have a letter from a doctor saying that Mr. so and so has AIDS. You fellows better keep away from him." It would be a sad situation if that confidential information got beyond the medical officer of the railway company.

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, there are two provisions in clause 35 that I believe answer your concerns, which are very real concerns. One is that when the physician sends a notice to the railway company he has to at the same time inform the patient of this. So there is no question of hiding from the patient the fact he has given the information to the company. He must inform the patient.

Secondly, the information goes to the company medical officer who is a medical doctor himself. He is bound by the same ultra confidentiality as the patient's doctor is.

There is provision in clause 35(5) that the information provided is privileged and no person shall be required to disclose it or give evidence relating to it in any legal, disciplinary or other proceedings, and it is not admissible in any such proceedings except as provided in subsection (3), which allows a railway company to take action to ensure safe railway operations; in other words, to take the man off the locomotive if he has a medical problem. The second point is where the patient consents. If there are any disciplinary proceedings or if the patient wishes to carry a grievance, this information may only be used if the patient consents to it.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, as I read that section it doesn't state that. As I read that section it says that "no person shall be required". It doesn't say that no person shall disclose it. It says "no person shall be required to disclose".

**Mr. Churcher:** It says above, senator, that it is privileged.

**Senator Bonnell:** It says privileged, but privileged to whom, though?

**Mr. Churcher:** Well, privileged means that it may not be disclosed.

**Senator Bonnell:** it says that no person shall be required. That sounds to me as though someone might disclose it but he shall not be required to. You can't make him disclose it except under those two circumstances. Anyway, if you feel the information coming from the physician is protected, that is one thing, but I think there should be something in the regulations requiring the railway companies to pay for this information the

[Traduction]

médecins d'envoyer ces renseignements, mais je suis convaincu que les compagnies d'assurance paieraient ceux-ci pour obtenir des renseignements de cette nature.

Je me suis également aperçu que le projet de loi C-105 n'aborde en aucune façon la question du caractère confidentiel des renseignements. Si un médecin envoie des renseignements médicaux à une compagnie de chemin de fer, je ne peux supporter l'idée qu'un employé de cette compagnie puisse rendre ces renseignements publics en disant par exemple à tout le monde que M. Untel a le SIDA. «Nous avons en main une lettre que nous a fait parvenir un médecin et dans laquelle on indique que M. Untel a le SIDA. Vous seriez mieux de ne pas trop le côtoyer, les amis.» Il serait très pénible que ces renseignements confidentiels parviennent aux oreilles de personnes autres que le médecin de la compagnie de chemin de fer.

**M. Churcher:** Monsieur le président, deux dispositions de l'article 35 pourront dissiper vos inquiétudes, d'ailleurs très judicieuses. L'une d'entre elles précise que lorsqu'un médecin envoie un avis à une compagnie de chemin de fer, il doit en même temps en informer son patient. Il n'est donc pas question de cacher au patient le fait d'avoir donné ces renseignements à la compagnie. Le médecin doit en informer son patient.

En deuxième lieu, ces renseignements sont envoyés au médecin de la compagnie qui est tout aussi lié par le secret professionnel que le médecin personnel du patient.

D'autre part, le paragraphe 35(5) précise que les renseignements sont protégés et que nul n'est tenu de les communiquer ou de témoigner à leur sujet dans le cadre de procédures judiciaires, disciplinaires ou autres et qu'ils n'y sont pas, sous réserve du paragraphe (3), admissibles en preuve. Le paragraphe (3) permet à une compagnie de se servir de ces renseignements pour assurer la sécurité ferroviaire soit, en d'autres mots, d'exiger qu'un employé quitte la locomotive si sa santé n'est pas assez bonne. Ces renseignements peuvent également être communiqués si le patient y consent. Ainsi, s'il y a des procédures disciplinaires ou si le patient désire porter un grief, ces renseignements ne peuvent être utilisés que si le patient donne son consentement.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, à mon avis, ce n'est pas ce que cet article prévoit mais plutôt que «nul n'est tenu» de les communiquer. Il ne précise pas que personne ne doit les communiquer. On y lit: «nul n'est tenu de les communiquer».

**M. Churcher:** Sénateur, l'article précise auparavant que les documents sont protégés.

**Le sénateur Bonnell:** Les renseignements sont protégés, mais pour qui?

**M. Churcher:** Eh bien, le terme «protégé» signifie que les renseignements ne peuvent être communiqués.

**Le sénateur Bonnell:** Ce paragraphe indique que nul n'est tenu de les communiquer. J'ai l'impression que cela permettrait à quelqu'un de le faire sans y être tenu. Vous ne pouvez l'obliger à le faire sous réserve des deux exceptions prévues. De toute façon, si vous m'assurez que les renseignements fournis par le médecin sont protégés, cela me va; je continue tout de même à penser que les règlements devraient obliger les compa-



[Text]

same as an insurance company or any other company seeking information from a physician would have to pay for it. They should not expect a physician to pay the expenses of mailing the information or making long-distance phone calls and spending their time without remuneration to get this information out under the regulations. The first thing you know the poor physicians will go bankrupt.

**Senator Stuart (Prince Albert-Duck Lake):** Like the lawyers.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, Mr. D.A. Geekie, Director of Communications and Government Relations for the Canadian Medical Association is in the audience. He is prepared to speak on clause 35 if you so wish. Are there any objections?

**Hon. Senators:** Agreed.

**M. D. A. Geekie, Director of Communications and Government Regulations, Canadian Medical Association:** Thank you very much, honourable senators. I simply wish to try to assist you as a friend of the committee. We appeared before this committee earlier in an attempt to point out that this section of the act is not supported by the association, indeed it is strongly opposed, and we gave the reasons why.

We pointed out to the committee that this situation is very different from the situation relative to the revisions in the Aeronautics Act where there was documented evidence of a major problem, and that the problem could be resolved only by mandatory medical reporting, that it could not be resolved otherwise. We suggested to you that the situation is very different from the railway situation. Here you are not dealing with an individual who is licensed by the Department of Transport and where there is a mechanism for referring people to an independent physician within civil aviation medicine or one of their experts. Here we are in essence reporting directly to a railway medical officer, which is a different situation. There is no licensing involved.

We were pleased to assist the Department of Transport both in terms of drafting this section in the Aeronautics Act and, as has been outlined to you, educating physicians and encouraging and promoting them to participate and co-operate, and I think Mr. Churcher's comments that it has worked very well is very fair and true.

Sir, I would be less than honest if I did not tell this committee that the CMA will not co-operate with the Department of Transport to promote and encourage physicians to participate in this section, for the reasons that have been well documented to you. I suggest to you, honourable senators, that the vast majority of physicians in this country on an individual basis under these circumstances are highly unlikely to co-operate in the carrying out of this proposal that is being put forth.

We have explained this and have talked at great length about this with Mr. Churcher and his colleagues and others. We have pointed out that there is no documentation in the

[Traduction]

gnies de chemin de fer à payer pour ces renseignements, tout comme une compagnie d'assurance ou toute autre compagnie désirant obtenir ce genre d'information auprès d'un médecin. On ne doit pas s'attendre à ce qu'un médecin paie pour envoyer les renseignements par la poste, faire des appels interurbains ou utiliser une partie de son temps gratuitement afin d'envoyer les renseignements prévus aux termes des règlements. La première chose que nous saurons, c'est que le pauvre médecin fera faillite.

**Le sénateur Stuart (Prince Albert-Duck Lake):** Comme les avocats.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, M. D. A. Geekie, directeur des communications et des relations gouvernementales de l'Association médicale canadienne se trouve dans la salle et il est disposé à prendre la parole au sujet de l'article 35. Êtes-vous d'accord pour l'entendre?

**Des voix:** D'accord.

**M. D. A. Geekie, directeur des Communications et des relations gouvernementales, Association médicale canadienne:** Honorables sénateurs, je vous remercie beaucoup. Je désire tout simplement vous aider à titre personnel. Les représentants de l'Association ont déjà comparu devant le Comité afin de souligner qu'ils n'appuyaient pas cet article. En fait, nous nous y opposons énergiquement et nous en avons alors donné les raisons.

Nous avons également indiqué au Comité que la situation actuelle différait totalement de celle où il avait fallu modifier la Loi sur l'aéronautique parce que l'existence d'un problème grave avait été prouvée et que la seule façon de le régler, c'était d'obliger les médecins à faire part de leurs découvertes. Nous vous avons déjà déclaré qu'il en allait tout autrement avec les opérations ferroviaires. Dans le cas qui nous occupe maintenant, il n'est pas question d'un employé auquel le ministère des Transports octroie une licence ni d'un mécanisme qui permet de référer un employé à un médecin indépendant lié au domaine de l'aviation civile ou à un expert en la matière. Il s'agit plutôt essentiellement d'envoyer des renseignements directement au médecin d'une compagnie de chemin de fer, ce qui est tout à fait différent. Aucune licence n'est en jeu.

Nous avons été heureux d'aider le ministère des Transports à rédiger un article de la Loi sur l'aéronautique et, comme on vous l'a déjà indiqué, d'informer les médecins et de les inciter à collaborer. M. Churcher a tout à fait raison lorsqu'il déclare que cette collaboration a été couronnée de succès.

Monsieur, je ne serais pas franc si je ne disais pas au Comité que l'Association médicale canadienne ne collaborera pas avec le ministère des Transports pour inciter ses membres à respecter cet article, et ce, pour les raisons qui vous ont déjà été très bien expliquées. Honorables sénateurs, je crois que la grande majorité des médecins de ce pays ne collaboreront probablement pas à cette entreprise dans de telles circonstances.

Nous avons déjà expliqué cela à M. Churcher, à ses collègues et à d'autres personnes intéressées avec qui nous avons discuté de cette question en profondeur. Nous avons souligné

[Text]

Foisy Commission, the source of this, to justify the introduction of mandatory medical reporting.

Mr. Chairman, in brief, as the association did before the committee earlier, I urge you to reconsider this section in the act, because I suggest to you, sir, that it will not receive support from the profession, and the probability of its succeeding in being enforceable is very poor.

**The Acting Chairman:** Is there any further discussion? Senator Steuart.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** I had a question in mind before Mr. Geekie spoke, and what he has said reinforces my feeling. What is the penalty imposed on a doctor who does not co-operate in this? I see that he is protected in that subclause (4) provides that no legal, disciplinary or other proceedings lie against a physician or optometrist. But what about the case of a doctor who has examined a patient privately and just says he is not going to co-operate, that he is not going to give you the information, and then something happens? What can you do? There is nothing I see in here which provides a penalty. Is there a penalty?

**Mr. Churcher:** No, senator, there is no penalty. You are quite correct.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** So they say, "We're not going to co-operate" and you say that if they don't there is no penalty. If they do co-operate they will sure as hell lose that man's family from their list of patients.

**Mr. Churcher:** Excuse me for one second, Mr. Chairman. Paul, would they be in general violation of the act?

**Mr. Roger:** Yes. There is an obligation under the act and there could be an offence under the act.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** What would the penalty be?

**Mr. Roger:** A fine. This comes under section 41 of the act.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Geekie, you are aware of Senator Stewart's amendment. Does that give you any comfort?

**Mr. Geekie:** It is a move in the right direction, sir, but it still leaves the private physician in the position of being required by law, without any justification that he can see, to in essence fink on his patient.

**Senator MacDonald (Halifax):** Why do you say it is a move in the right direction?

**Mr. Geekie:** It would create a situation where the occasion would arise less frequently, but it doesn't resolve the basic fundamental issue, sir.

**Senator MacDonald (Halifax):** So it really has not been known that there is a requirement for it.

**Mr. Geekie:** No, sir, not that we have had presented to us, nor to our knowledge has any justification for this been pre-

[Traduction]

que rien dans la Commission Foisy, la source de cette clause, ne justifiait une telle obligation relativement aux renseignements médicaux.

En résumé, monsieur le président, tout comme l'Association l'a fait plus tôt devant le Comité, je vous demande instamment de modifier cet article de loi parce que je suis convaincu qu'il ne recevra pas l'appui du corps médical et que, par conséquent, ses chances de succès sont très minces.

**Le président suppléant:** Y a-t-il d'autres questions? Sénateur Steuart.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Une question m'est venue à l'esprit avant l'intervention de M. Geekie et ce qu'il a dit ne fait que renforcer mes convictions. Quelle peine a-t-on prévue pour un médecin qui ne se conformera pas à cet article de loi? Je constate qu'il est protégé aux termes du paragraphe 35(4), car celui-ci prévoit qu'aucune procédure judiciaire, disciplinaire ou autre ne peut être intentée contre un médecin ou un optométriste. Que se passera-t-il lorsqu'un médecin, après avoir examiné un patient à titre privé, déclarera tout simplement qu'il ne collaborera pas, qu'il ne vous donnera pas les renseignements demandés, et que quelque chose se produise par la suite? Que pouvez-vous faire? Je ne vois rien ici qui prévoit une peine. Y en a-t-il?

**M. Churcher:** Non, sénateur, aucune peine n'a été prévue. Vous avez tout à fait raison.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Ainsi, si le médecin refuse de collaborer, il n'y a aucune peine. Pourtant, s'il le fait, il est évident que la famille de cet employé ne reviendra pas le consulter.

**M. Churcher:** Excusez-moi un instant, monsieur le président. Paul, le médecin contreviendrait-il ainsi à la loi?

**M. Roger:** Oui. La loi prévoit une obligation et si les médecins ne s'y conforment pas, il y aurait infraction.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Quelle serait la peine?

**M. Roger:** Une amende. Celle-ci pourrait être appliquée au titre de l'article 41 de la loi.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** M. Geekie, vous connaissez l'amendement proposé par le sénateur Steuart. Cet amendement vous rassure-t-il?

**M. Geekie:** C'est un pas dans la bonne direction, mais la loi peut encore obliger un médecin qui exerce dans le secteur privé à dénoncer son patient sans qu'il n'y ait, à son avis, de motif raisonnable de le faire.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Pourquoi dites-vous qu'il s'agit d'un pas dans la bonne direction?

**M. Geekie:** Parce que, de cette façon, le cas se présenterait moins souvent, bien que la question fondamentale ne soit pas réglée.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Alors, on ne sait pas si cet amendement est vraiment nécessaire?

**M. Geekie:** Non, sénateur, personne ne nous a souligné cette nécessité et, à notre connaissance, aucune justification n'a été



[Text]

sented to the committee in the other place which reviewed this, or to this committee, sir.

**Senator Spivak:** Do you mean the clause, Senator MacDonald?

**Senator MacDonald (Halifax):** No, I was asking about the amendment. I wasn't asking about the clause.

**Mr. Geekie:** It won't benefit it, sir, I am sorry. Please do not interpret my comments as being oppressive or critical or indicating that the profession is unsympathetic to the causes of safety in transportation of any description. I would hope, sir, that the actions of that association and the profession relative to the Aeronautics Act have made this abundantly clear. Let me tell you that in the current year the association has continued to provide information and to alert all newly licensed physicians in this country of these requirements. This has been done at the association's expense, because the Department of Transport is not participating in this program as it did in the initial year.

I don't, sir, make any threat to the committee. I simply alert you to the feelings within the association, having reviewed this in great detail, that this is not good law.

**The Acting Chairman:** Senator Steuart.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Mr. Geekie may have answered my question. I understand there is going to be a general notification of this requirement, but the railways are not going to notify, say, newly licensed physicians. Do you say that the association is going to take this on despite the fact you don't like this legislation?

**Mr. Geekie:** No, sir, we are not. We did in the case of the Aeronautics Act. The association participated with the Department of Transport. There was a comparable clause in the Aeronautics Act.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** But you are not prepared to do that in this legislation?

**Mr. Geekie:** No, sir. In fact, I am here to tell you that the association will not co-operate.

**Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Is the railway prepared, then, to follow up every newly licensed physician? When a doctor is newly licensed he is total unaware of the act. I suppose ignorance is no excuse but you may have a tough time making a case stick unless you have some system for notifying every new physician, and all physicians, of these new responsibilities.

Are we not passing legislation that really hasn't got a ghost of a chance of being effective, of putting any pressure on physicians to report?

**Mr. Churcher:** Senator, we do not think we are creating a precedent. This is something which exists not only in the aviation mode but I understand also in the highway traffic mode. I would like to think that we can come to an accommodation

[Traduction]

présentée au comité de l'autre endroit chargé d'examiner la question ni au présent Comité.

**Le sénateur Spivak:** Sénateur MacDonald, parlez-vous de la disposition?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Non, je parlais de l'amendement et non de la disposition.

**M. Geekie:** Je suis désolé, sénateur, mais cet amendement ne changera rien à la situation. Ne croyez surtout pas que je veuille formuler des critiques acerbes ou indiquer que le corps médical n'appuie pas la cause de la sécurité dans les transports. J'espère même que l'aide apportée par l'Association et les médecins lorsque la Loi sur l'aéronautique a été modifiée démontre bien le contraire! Je tiens à vous signaler que l'Association continue cette année de fournir des renseignements médicaux et de faire connaître les exigences à tous les nouveaux médecins du pays. L'Association a fait ces démarches à ses propres frais, parce que le ministère des Transports ne participe plus à ce programme comme il l'a fait durant la première année.

Monsieur, loin de moi l'idée d'effrayer le Comité. Je désire tout simplement vous faire connaître le point de vue de l'Association qui, après avoir examiné ce projet de loi en profondeur, considère que ce n'est pas une bonne loi.

**Le président suppléant:** Sénateur Steuart.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** M. Geekie a peut-être répondu à ma question. J'ai cru comprendre que les médecins seraient informés de cette nouvelle exigence mais que les compagnies de chemin de fer n'allaient pas aviser les nouveaux médecins. Êtes-vous en train de me dire que l'Association va s'en charger même si elle n'aime pas cette mesure législative?

**M. Geekie:** Non, pas du tout. Nous l'avons fait dans le cas de la Loi sur l'aéronautique. L'Association avait alors collaboré avec le ministère des Transports. La Loi sur l'aéronautique renfermait une clause comparable.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Mais vous n'avez pas l'intention de le faire pour la loi dont nous discutons?

**M. Geekie:** Non, sénateur. En fait, je suis ici pour vous dire que l'Association ne collaborera pas.

**Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake):** Les compagnies de chemin de fer sont-elles prêtes alors à communiquer avec tous les nouveaux médecins? Ceux-ci ne connaissent pas du tout la loi. Même si l'ignorance n'est pas une excuse, vous pourriez éprouver de la difficulté à gagner votre point si vous ne mettez pas en place un système quelconque qui permettra d'informer les nouveaux médecins, en fait tous les médecins, de ces nouvelles responsabilités.

La loi qui sera adoptée n'a-t-elle donc aucune chance d'être efficace ou d'inciter les médecins à donner des renseignements médicaux?

**M. Churcher:** Sénateur, nous ne croyons pas être en train de créer un précédent. Ce type de dispositions existe non seulement dans le domaine du trafic aérien mais également dans celui du trafic routier. J'aimerais croire que nous pouvons en



[Text]

with the CMA. I certainly wasn't aware of their attitude until just now. I am very sorry to hear it but I would still like to think we can work out some sort of an administrative arrangement.

**Senator Spivak:** May I ask a question? This may be ground that has been gone over already and I apologize if it has. What is the difference between what is in the Aeronautics Act and what is being proposed here?

**Mr. Churcher:** The same basic principles apply, senator. The one key difference, as Mr. Geekie pointed out, is that in the Aeronautics Act the reporting is to a Department of Transport medical officer, who is one step removed from the airline company. So the report isn't going to the person's employer. What we have done here—and we have discussed this with both the railway companies and the union, who are both satisfied with it—is to require that the report must go to the designated medical officer of the company. This medical officer is a doctor who is bound by the same Hippocratic oath as the private physician. The information that goes out to the railway company itself is “fit for service” or “not fit for service”, not that the patient has AIDS or what the problem is.

**Senator Spivak:** So there is a difference, but there is another difference in that under the Aeronautics Act the person must be examined by the company every six months.

**Mr. Churcher:** Under regulations.

**Senator Spivak:** That is in the regulations?

**Mr. Churcher:** Yes.

**Senator Spivak:** I see. The only difference, then, is the person to whom the private physician is reporting. That doesn't seem to me to be much of a difference. In one case it is the Department of Transport and in the other case it is actually an employee of the company.

**Mr. Churcher:** That's correct.

**Senator Spivak:** So that's the difference. Okay.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, clause 35.(2) reads:

A person who holds a designated position in a railway company shall, prior to any examination by a physician or optometrist advise the physician or optometrist that the person is the holder of such a position.

That is part of the answer. Is there any further discussion?

**Senator Davey:** I would like to ask Mr. Geekie how he differentiates between airplanes and trains.

**Mr. Geekie:** We don't differentiate, sir. In discussions on this issue going back well over a year, a year and a half, we repeatedly asked for evidence showing that the health of designated employees had in fact created safety hazards to the railway.

[Traduction]

venir à une entente avec l'Association médicale canadienne. Je n'étais définitivement pas au courant de leur opposition jusqu'à maintenant. Je suis vraiment désolé de ce qui se passe, mais j'ose tout de même espérer que nous pouvons conclure un certain type d'entente administrative.

**Le sénateur Spivak:** Puis-je poser une question? On a peut-être déjà abordé ce point plus tôt, et si tel est le cas je m'en excuse. Quelle est la différence entre la clause de la Loi sur l'aéronautique et celle qui nous intéresse actuellement?

**M. Churcher:** Les deux clauses reposent sur les mêmes principes de base. La seule différence essentielle, comme l'a souligné M. Geekie, c'est que dans la Loi sur l'aéronautique, les renseignements sont fournis à un médecin du ministère des Transports, et non directement à la compagnie aérienne. Le rapport ne va donc pas à l'employeur du patient. Ce que nous avons fait dans le cas présent—et nous en avons discuté auparavant avec les compagnies de chemin de fer et le syndicat, qui sont d'ailleurs satisfaits des résultats—c'est d'exiger que les renseignements soient fournis au médecin désigné de la compagnie. Ce médecin a fait le même serment d'Hippocrate que le médecin qui exerce dans le secteur privé. Les renseignements fournis à la compagnie précisent uniquement si l'employé est apte ou non au travail et non que le patient a le SIDA ou un autre problème quelconque.

**Le sénateur Spivak:** Il y a donc une différence. Il me semble qu'il en existe une autre: en vertu de la Loi sur l'aéronautique, l'employé doit être examiné par la compagnie à tous les six mois.

**M. Churcher:** En vertu des règlements.

**Le sénateur Spivak:** Cette expérience est prévue dans les règlements?

**M. Churcher:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Je vois. Ainsi, la seule différence, c'est la personne à qui le médecin doit fournir les renseignements. Cette différence ne me semble pas très importante. Dans un cas, les renseignements sont fournis au ministère des Transports et dans l'autre, à un employé de la compagnie.

**M. Churcher:** C'est exact.

**Le sénateur Spivak:** Merci.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, le paragraphe 35.(2) se lit comme suit:

Le titulaire d'un tel poste est tenu d'en révéler, avant l'examen, la nature au médecin ou à l'optométriste.

Voilà une partie de la réponse. Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Davey:** J'aimerais demander à M. Geekie quelle distinction il établit entre les avions et les trains.

**M. Geekie:** Nous ne faisons aucune différence, sénateur. Lors des discussions que nous avons eues à ce sujet il y a plus d'un an, un an et demi, nous avons demandé à maintes reprises la preuve que les problèmes de santé d'employés titulaires de tel poste avaient vraiment compromis la sécurité ferroviaire.

## [Text]

The documentation in the Foisy report, from whence this comes, provides no such documentation—in fact, quite the contrary. We made that request because in the Aviation Act we took the same position. Initially, the association was opposed to it for the same fundamental reasons. But the association and its membership had hard, documented evidence that there was a problem, as did the Department of Transport. We had an exchange on that material without identifying the individuals involved. We reviewed it and found, to our frank dismay, that there was no other way to resolve the problem except by mandatory reporting. Because of that, and there being a frank exception that was clearly identified and documented, the association reversed its position, cooperated and assisted, and the draft went from there.

We have asked for the documentation relative to the problem in the designation of “employee” in the Railway Act. We asked if that could be provided not only from DOT, but also from the railway companies themselves, and asked for documentation which would show that this problem, if it does exist, could only be resolved by mandatory medical reporting by the private physician as opposed to a designated occupational health program.

To date that evidence and documentation has not been provided by the Department of Transport, the railway companies or anyone else. Under the circumstances, that is the basic fundamental reason—the one that your colleague mentioned is a secondary one. No hard, documented evidence has been tabled anywhere to our knowledge, that indicates that this is such a serious situation that it warrants a serious situation before the profession will negate its confidentiality requirements. That has not been provided.

**Senator Davey:** Could I ask how Mr. Churcher would respond to that statement?

**Mr. Churcher:** Basically, he is correct. We did provide some information on a number of cases, and it is correct to say that there have been no accidents that could have been prevented by medical reporting that we know of. There have been a number of near misses, however. It is perhaps best if I give you an example of the sort of thing that can cause problems.

In western Canada on one of the railways there was a train, as it happened, standing on the siding. The brakeman was not at the controls, but he suddenly collapsed. Luckily there was no safety problem because the train was standing still. They were able to get him to receive treatment. It turned out that he was diabetic and was being treated for diabetes by his GP. It is my understanding that if you are treating someone for diabetes and do a urine test the sugar level does not show as being abnormal. So even though he was receiving his normal company examinations, this did not show up. This is a case where had the physician known that this could cause a problem, we probably could have prevented this situation from happening.

## [Traduction]

Le rapport Foisy, d'où ceci est tiré, ne prouve rien en ce sens, tout au contraire. Nous avons présenté cette demande parce que nous avons agi de la même façon avec la Loi sur l'aéronautique. Au tout début, l'Association s'opposait à cette exigence pour les mêmes raisons fondamentales. Toutefois, on a prouvé hors de tout doute à l'Association, à ses membres et au ministère des Transports qu'il y avait un problème. Nous avons tous discuté des documents qui nous ont été fournis sans préciser le nom des personnes en cause. Nous avons examiné les documents et conclu, à notre grande consternation, que la seule façon de régler le problème, c'était d'obliger les médecins à fournir ces renseignements. Pour cette raison et parce que le problème est précis et étayé de preuves, l'Association a changé d'avis et décidé de collaborer.

Nous avons demandé qu'on nous fournisse des données concernant le problème lié à la désignation des employés dans la Loi sur les chemins de fer. Nous avons demandé que ces renseignements nous soient fournis non seulement par le ministère des Transports, mais également par les compagnies de chemin de fer. De plus, nous avons insisté pour qu'on nous prouve que la seule façon de régler ce problème, si tant est qu'il existe, c'est d'obliger les médecins qui exercent dans le secteur privé à fournir ces renseignements au lieu de mettre en place un programme de santé au travail.

Jusqu'à maintenant, ni le ministère des Transports, ni les compagnies de chemin de fer, ni personne d'autre d'ailleurs ne nous ont fourni de preuves ou de documents. Dans de telles circonstances, cette raison nous semble fondamentale et non secondaire, comme l'a déclaré votre collègue. À notre connaissance, aucune preuve manifeste n'a été présentée indiquant que la situation est grave au point qu'elle justifie les médecins à renier leur serment. Ces éléments ne nous ont pas été donnés.

**Le sénateur Davey:** J'aimerais bien savoir ce que M. Churcher a à répondre à cette déclaration?

**M. Churcher:** Dans l'ensemble, le Dr Geekie a raison. Nous avons fourni des renseignements sur un certain nombre de cas, et il est exact de dire que nous ne connaissons aucun cas où un accident aurait pu être évité grâce à des renseignements médicaux. Toutefois, il s'en est fallu de peu pour que nous assistions à un certain nombre d'accidents. Il vaudrait peut-être mieux que je vous donne un exemple pour illustrer ce qui peut nous causer des problèmes.

Dans les provinces de l'Ouest, un train se trouvait sur une voie d'évitement. Le serre-freins n'était pas aux commandes, mais il a soudainement eu un grave malaise. Heureusement, cette situation n'a pas causé de problème parce que le train n'était pas en mouvement. Les collègues de l'employé ont réussi à le faire soigner. On s'est alors aperçu qu'il était diabétique et que son omnipraticien le traitait pour cette maladie. Je crois comprendre qu'une analyse d'urines ne permet pas de déceler une présence anormale de glucose. Alors, même si cet homme passait régulièrement les examens de la compagnie, cette maladie n'avait pu être décelée. En pareil cas, si le médecin avait su que le diabète pouvait causer des problèmes, nous aurions probablement pu empêcher un tel incident.



[Text]

Mr. Geekie is right; there has been no case where an accident has been caused that could have been prevented by medical reporting.

The point that we have to emphasize once again, though, is that, in spite of the fact that Hinton could or would not have been prevented by this decision, there are cases where an additional pair of ears and eyes in between the regular medical checkups—and it looks as if you will recommend they should be very year—might prevent a safety hazard from occurring not only to the employee but also to anyone else.

Another point I should make—and I think it is worth making—is that at present, if a man's physician is aware that he works on the railway and has a condition that could be dangerous to safe railway operations, he cannot report that to the railway company even if he wished to. This provision does provide the protection to the physician that such reporting would give. At the moment, he can do nothing about it. It may be that the employee knows that he has a dangerous situation and is trying to conceal it.

**The Acting Chairman:** Any further discussion?

**Senator Bonnell:** If we did not have Senator Stewart's amendment subclause (2) of clause 35 should come first rather than second. The first thing that should happen is that a person who holds a designated position in a railway company shall, prior to any examination by a physician or optometrist, advise the physician or optometrist that he is the holder of such a position. That is the first thing that should happen. We now know that he holds a "designated position."

Secondly, concerning the physician, there will be no need for "reasonable grounds," because he has already been notified that the patient holds that position. Otherwise, we have to include such things as the physician "believes, reasonable grounds," and so on. "It has always been that the patient has notified that he is employed by the railway and shall notify that he holds a designated position. If we approve Senator Stewart's amendment, that solves our problem, because Senator Stewart's amendment to clause 35(1) states:

A person who holds a position—

And subclause (2) states:

Where a physician or an optometrist believes, on reasonable grounds, that a patient is the person described in subsection (1), . . .

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I think everyone on the committee knows that I am unhappy with clause 35, and I would prefer that it were not there at all. But I am convinced that we cannot achieve in this Parliament the deletion of clause 35.

With that in mind, I moved my amendment. My amendment will assure that there is a company-sponsored medical examination at least every 12 months. That will remove some of the onus from the private practitioner of contributing to public safety in the railway system. It does not remove it completely, because we have the situation where a medical problem develops between the regular examination, but it helps

[Traduction]

M. Geekie a raison; aucun des accidents signalés n'aurait pu être évité grâce aux renseignements médicaux.

Il importe toutefois de répéter une chose: même si cette exigence n'aurait pu empêcher l'accident de Hinton, il n'en demeure pas moins que, dans certains cas, la collaboration d'un médecin autre que celui qui procède aux examens médicaux habituels—et il semble que vous recommanderez que ces examens soient effectués chaque année—pourrait éviter de compromettre la sécurité non seulement de l'employé mais également de son entourage.

J'aimerais souligner un autre point qui en vaut la peine. À l'heure actuelle, si le médecin sait que son patient travaille pour une compagnie de chemin de fer et que son état peut compromettre la sécurité ferroviaire, il ne peut en informer la compagnie même s'il le désire. La disposition dont nous discutons protégerait le médecin qui ferait de telles déclarations. Pour le moment, il ne peut rien faire. L'employé sait peut-être qu'il compromet la sécurité et il tente de cacher son état.

**Le président suppléant:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Bonnell:** Sans l'amendement du sénateur Stewart, le paragraphe 35(2) devrait venir au premier rang et non au second. En effet, nous devrions tout d'abord exiger que les personnes titulaires d'un poste classifié comme essentiel dans une compagnie de chemin de fer en révèlent la nature au médecin ou à l'optométriste avant d'être examinées. C'est la première exigence qu'il faut imposer. Nous savons maintenant qu'il est titulaire d'un tel poste.

Le second point concerne le médecin. Il n'est pas nécessaire de préciser qu'il a des «motifs raisonnables», parce qu'il a déjà été avisé que le patient était titulaire d'un tel poste. Sinon, il nous faudrait inclure des précisions du genre «le médecin a des motifs raisonnables de croire» etc., etc. On a toujours présumé que le patient avisait son médecin qu'il travaillait pour une compagnie de chemin de fer et qu'il y occupait un poste essentiel. L'amendement au paragraphe 35(1) du sénateur Stewart résoudrait notre problème parce qu'il se lit comme suit:

Le titulaire d'un poste . . .

Le paragraphe 35(2) pourrait alors se lire comme suit:

Le médecin ou l'optométriste qui a des motifs raisonnables de croire qu'un patient est visé par le paragraphe (1) . . .

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je crois que tous les membres du Comité savent que l'article 35 ne me plaît pas et que j'aimerais mieux qu'il disparaisse complètement. Je suis toutefois convaincu que nous ne parviendrons pas à convaincre le Parlement de l'abroger.

C'est pourquoi j'ai proposé cet amendement. Il permettrait d'exiger qu'une compagnie fasse passer un examen médical à ses employés au moins une fois à tous les 12 mois. Cela allègerait les responsabilités des médecins qui exercent dans le secteur privé quant à leur contribution à la sécurité publique du système ferroviaire. Cet amendement ne les décharge pas complètement de leurs responsabilités, parce qu'il est toujours possible qu'un problème de santé surgisse entre deux examens



*[Text]*

somewhat. It may make a little more palatable the present provisions of clause 35.

I wish you would test the reaction of the committee to the amendment that I have moved.

**The Acting Chairman:** Honourable senators, it is moved by Senator Stewart: That clause 35 of Bill C-105 be amended on page 33, (a) by striking out lines 20 to 26—

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Dispense.

**The Acting Chairman:** All those in favour of the motion please say "yea."

**Some Hon. Senators:** "Yea."

**The Acting Chairman:** All those opposed? Any abstentions?

The motion is carried.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Did we have any negative votes, Mr. Chairman?

**The Acting Chairman:** I did not see any.

Shall clause 35, as amended, carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

It is moved that clauses 36 to 43 be carried. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

It is moved that clauses 44 to 51 be carried. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

It is moved that clauses 52 to 120 be carried. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

It is moved that clause 1 be carried. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

It is moved that the title be carried. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

It is moved that pursuant to rule 79, the chairman report Bill C-52, as amended. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

The committee adjourned.

*[Traduction]*

habituels, mais c'est déjà une amélioration. L'amendement rend quelque peu plus acceptable les dispositions actuelles de l'article 35.

J'aimerais que vous tâtiez le pouls des membres du Comité relativement à l'amendement que j'ai présenté.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, le sénateur Stewart propose: Que l'article 35 du projet de loi C-105, à la page 33, soit amendé a) en remplaçant les lignes 16 à 21 par ce qui suit: «Le médecin ou l'optométriste doit, si à son avis . . .»

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Suffit.

**Le président suppléant:** Que tous ceux en faveur de la motion disent «oui».

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant:** Y en a-t-il qui sont contre? Y a-t-il des abstentions?

La motion est adoptée.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Certains membres se sont-ils prononcés contre, monsieur le président?

**Le président suppléant:** Je n'en ai vu aucun.

L'article 35, tel qu'amendé, est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président suppléant:** Adopté.

Les articles 36 à 43 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président suppléant:** Adoptés.

Les articles 44 à 51 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président suppléant:** Adoptés.

Les articles 52 à 120 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président suppléant:** Adoptés.

L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président suppléant:** Adopté.

Le titre est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président suppléant:** Adopté.

Aux termes du règlement 79, le projet de loi C-52 présenté par le président est-il adopté tel qu'amendé?

**Des voix:** Adopté.

**Le président suppléant:** Adopté.

La séance est levée.

## APPENDIX

Canada Bldg.,  
Ottawa, K1A 0N5  
July 4, 1988

Mr. André Reny,  
Clerk of the Senate Standing Committee  
on Transport and Communications,  
Victoria Building, Room 313,  
140 Wellington Street,  
Ottawa, Ontario.

Dear Mr. Reny:

At the meeting of the Committee on Wednesday, 29 June, Senator Stewart asked that we prepare a note outlining the steps that would be necessary in order to implement a programme of drug testing for railway workers and the reasons why the current wording of paragraph 18(1)(c)(iv) of Bill C-105 is not appropriate for such a programme.

At the outset, I should stress, once again, that Transport Canada never intended, nor believed, that paragraph 18(1)(c)(iv) could be used to institute a programme of drug testing. In order to avoid or survive court challenges under the Charter of Rights, such as those outlined by Senator Turner at the meeting, legislation to permit drug testing must be precise and unambiguous, setting out the details and limits of the powers granted to the Governor in Council.

In order to establish a drug testing programme, the following steps would have to be set out in detail in regulations:

1. The categories of employees who would be required to submit to the testing would have to be defined. This could be carried out under paragraph 18(1)(b);
2. The conditions under which testing would be carried out must be specified (e.g., post accident, reasonable cause, etc.) and these would have to be defined. The procedures would apply as well as the criteria for deciding reasonable cause all would have to be specified;
3. The prohibited drugs would have to be specified;
4. The procedures to be followed in taking test samples would have to be set out. This would cover the training of the railway supervisors and the minimum medical qualifications for persons taking the sample. There would have to be provisions to ensure the privacy of the individual giving the sample and, at the same time, procedures to ensure samples are not diluted, altered or substituted in any way;
5. Chain of custody procedures must be specified to ensure that samples reach the laboratory safely in a timely manner and under continuous surveillance to eliminate the possibility of tampering;
6. Procedures must be established for approving the laboratories carrying out the analyses, as well as the forms

## APPENDICE

Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Le 4 juillet 1988

Monsieur André Reny  
Greffier du Comité sénatorial permanent  
des transports et des communications  
Édifice Victoria, bureau 313  
140, rue Wellington  
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

À la séance que le Comité a tenue le mercredi 29 juin, le sénateur Stewart a demandé que nous exposions dans une note les dispositions qui seraient nécessaires pour mettre en œuvre un programme de dépistage des drogues chez les cheminots, ainsi que les raisons pour lesquelles le libellé de l'alinéa 18(1)c) du projet de loi C-105 ne convient pas en ce qui concerne la mise en œuvre d'un tel programme.

Tout d'abord, je dois souligner encore une fois que Transports Canada n'a jamais compté utiliser l'alinéa précité pour instituer un programme de dépistage des drogues et n'a jamais cru possible de le faire. Afin d'éviter des contestations élevées en cour en vertu de la *Charte des droits*, telles celles que le sénateur Turner a exposées à la séance, ou d'y survivre, le texte législatif que permettrait un dépistage des drogues devrait être clair et précis en donnant le détail et les limites des pouvoirs accordés au gouverneur en conseil.

Afin d'établir un programme de dépistage des drogues, un règlement devrait porter les dispositions détaillées qui suivent:

1. Il devrait définir les catégories d'employés tenues de subir les tests. Cette définition pourrait être faite en vertu de l'alinéa 18(1)b).
2. Le règlement devrait préciser et définir les conditions de passage de tests (p. ex., après un accident ou pour un motif raisonnable). Il devrait préciser la gravité des accidents et les genres d'accidents auxquels les tests s'appliqueraient, ainsi que les critères visant à déterminer s'il existe un motif raisonnable.
3. Le règlement devrait préciser la nature des drogues interdites.
4. Il devrait exposer la marche à suivre pour prélever un échantillon. Ces dispositions engloberaient la formation des surveillants des chemins de fer et le minimum de formation médicale nécessaire à l'échantillonneur. Il devrait y avoir des dispositions qui assurent la protection des renseignements personnels concernant le donneur de l'échantillon, ainsi que des modalités d'établies pour que ce dernier ne soit dilué, faussé ou remplacé d'aucune façon.
5. Le règlement devrait établir des méthodes de garde des échantillons pour qu'ils arrivent au laboratoire sans danger et en temps opportun sous une surveillance continue visant à supprimer la possibilité de falsifications.
6. Il faudrait établir des modalités pour l'agrément des laboratoires d'analyses et établir les types de tests à faire

of tests (i.e., preliminary screening and detailed follow up) to be used and tolerance levels established;

7. A requirement must be provided for a medical review of each positive test to ensure proper analysis of the results and to avoid, for example, the "poppyseed syndrome";

8. Finally, the procedures for informing the employee and the way in which the company would use the information to protect safety of railway operations would have to be set out. This would be linked to Employee Assistance Programmes which would have to be approved by the Minister under paragraph 18(1)(c)(v).

You will note that there is a considerable amount of detailed regulation required in order to achieve a complete testing programme while, at the same time, protecting human rights and the privacy of the individual. The current wording of Bill C-105 is neither precise nor wide enough to authorize the establishment of a testing programme that would include all of these checks and balances.

Any regulation formulated under section 18 would have to be examined in relation to section 3 of the Statutory Instruments Act. This contains four tests, viz:

1. That it is authorized by the act;
2. That it would not constitute an unusual or unexpected use of the authority;
3. That it is not inconsistent with the purposes and provisions of the Charter of Rights and the Canadian Bill of Rights; and
4. That the form and draftsmanship is acceptable.

The current wording of section 18 is not precise in this area. It does not contain any reference to detection of drug use, it does not set out prerequisites for the establishment of a detailed drug testing programme, nor does it provide for the protection of the rights and dignity of the individual. For this reason, we do not believe that regulations written under the existing section 18 would meet all of these four tests.

This regulation making power was never intended to be used to institute a programme of drug testing for railway workers. While it might be argued that the paragraph is broad enough to permit drug testing, the nature of any such programme would be left entirely uncontrolled by statute. From the perspective of the Charter of Rights, this would mean that there would be no criteria for the programme, the objective of the programme would not be controlled by statute and the conditions for implementing the programme would be unfettered. Therefore, any regulation enacted pursuant to this paragraph would not be free from doubt in case of a Charter challenge.

Drug testing is a complex legal and political issue. It is not something that should be implemented piecemeal using an authority that is, at the very least, dubious and open to challenge. No decisions have yet been made regarding drug testing of railway personnel. Should it be decided to proceed, it must be carried out through a properly drafted piece of legislation

passer (c.-à-d. les tests de dépistage préliminaires et les tests de contrôle détaillés) et les niveaux de tolérance.

7. Il faudrait prescrire un réexamen médical de chaque test positif pour s'assurer que les résultats ont été bien analysés et éviter, par exemple, le «syndrome de consommation de graines de pavot».

8. Enfin, il faudrait exposer la marche à suivre pour informer l'employé et la façon dont la compagnie utiliserait l'information pour protéger la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Il faudrait un outre lier cette disposition aux programmes d'aide aux employés que le ministre aurait à approuver en vertu de l'alinéa 18(1)c).

Vous remarquerez qu'il faut une réglementation bien détaillée pour obtenir un programme complet de tests de dépistage tout en protégeant les droits et la vie privée de la personne. La précision et la portée du libellé actuel du projet de loi C-105 ne sont pas suffisantes pour permettre l'établissement d'un programme de dépistage qui engloberait tous ces freins et contrepoids.

Tout règlement d'application de l'article 18 qui prévoirait des tests de dépistage des drogues aurait à être examiné en vertu de l'article 3 de la *Loi sur les textes réglementaires*. Cet examen viserait à s'assurer du respect de quatre critères, à savoir:

1. que le règlement est autorisé par la loi;
2. qu'il ne constitue pas un usage inhabituel ou inattendu du pouvoir accordé par cette dernière;
3. qu'il n'est pas incompatible avec les fins et les dispositions de la *Charte des droits* et la *Déclaration canadienne des droits*;
4. que la forme et le libellé sont acceptables.

Le libellé actuel de l'article 18 n'est pas précis à ce chapitre. Il ne fait pas mention de dépistage des drogues, n'expose pas les conditions préalables à l'établissement d'un programme détaillé de dépistage des drogues ni ne prévoit la protection des droits et de la dignité de la personne. C'est pourquoi nous ne croyons pas qu'un règlement d'application de l'article 18 actuel répondrait aux quatre critères précités.

Le pouvoir réglementaire que cet article attribue n'a jamais été destiné à servir à instituer un programme de dépistage des drogues chez les cheminots. Il serait possible de soutenir que l'alinéa est assez général pour permettre ce dépistage, mais la nature du programme de dépistage ne serait nullement régie par la loi. Du point de vue de la *Charte des droits*, cela veut dire qu'aucun critère ne s'appliquerait à ce programme, que l'objectif de ce dernier ne serait pas fixé par la loi et que les conditions de mise en œuvre de ce programme seraient déterminées sans entraves. Tout règlement adopté en vertu de l'alinéa en question ne serait pas indiscutable dans le cas d'une contestation élevée en vertu de la *Charte*.

Le dépistage des drogues est une question juridique et politique complexe. Un programme de dépistage n'est pas quelque chose à mettre en œuvre de manière fragmentaire en se fondant sur un pouvoir qui est pour le moins douteux et qui est sujet à contestation. Aucune décision n'a encore été prise au sujet du dépistage des drogues chez les cheminots. S'il est résolu d'aller de l'avant, il faudra le faire à l'aide d'une loi bien



that will pass the requirement of both the Statutory Instruments Act and the Charter of Rights.

Yours sincerely,

V.W. Barbeau,  
Assistant Deputy Minister.

c.c. Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary  
to the Minister of Transport  
The Hon. John B. Stewart, Senator

rédigée qui satisfasse aux exigences de la *Loi sur les textes réglementaires* et de la *Charte des droits*.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Sous-ministre adjoint,  
V. W. Barbeau

c.c.: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire  
du ministre des Transports  
L'honorable John B. Stewart, Sénateur









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety Directorate;  
Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate;  
Mr. Paul Royer, Department of Justice, (attached to the Department of Transport).

### *From the Canadian Medical Association:*

Mr. D. A. Geekie, Director of Communications and Government Relations.

### *Du ministère des Transports:*

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;  
M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire;  
M. Paul Royer, ministère de la Justice, (délégué au ministère des Transports).

### *De l'Association médicale canadienne:*

M. D. A. Geekie, directeur des communications et relations gouvernementales.

LA  
1983



Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on the*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, September 13, 1988

Le mardi 13 septembre 1988

**Issue No. 34**

**Fascicule n° 34**

**Complete proceedings on:**

**Seul et unique fascicule concernant:**

The examination of Bill C-205:  
"An Act to protect heritage  
railway stations"

L'examen du Projet de loi C-205  
«Loi visant à protéger les  
gares ferroviaires patrimoniales»

TWELFTH REPORT OF THE COMMITTEE

DOUZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Charles Turner, *Chairman (Acting)*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*Murray, P.C. (or Doody)
Bell	Robertson
Bonnell	Spivak
Davey	Steuart
Macdonald	( <i>Prince Albert-Duck Lake</i> )
( <i>Cape Breton</i> )	Stewart
MacDonald	( <i>Antigonish-Guysborough</i> )
( <i>Halifax</i> )	Turner
*MacEachen, P.C.	van Roggen
(or Frith)	

*\*Ex officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président (intérimaire):* L'honorable Charles Turner

*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*Murray, c.p. (ou Doody)
Bell	Robertson
Bonnell	Spivak
Davey	Steuart
Macdonald	( <i>Prince Albert-Duck Lake</i> )
( <i>Cap-Breton</i> )	Stewart
MacDonald	( <i>Antigonish-Guysborough</i> )
( <i>Halifax</i> )	Turner
*MacEachen, c.p.	van Roggen
(ou Frith)	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate of September 1st, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Honourable Senator Turner moved, seconded by the Honourable Senator Stewart (*Antigonish-Guysborough*), that the Bill C-205, An Act to protect the heritage railway stations, be read the second time.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Turner moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 1<sup>er</sup> septembre 1988:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Turner propose, appuyé par l'honorable sénateur Stewart (*Antigonish-Guysborough*), que le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, soit lu la deuxième fois.

Après débat

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Turner propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 SEPTEMBRE 1988

(61)

*(Texte)*

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (*président intérimaire*).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Robertson, Turner. (5)

*Également présents:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: M<sup>e</sup> Jean-Daniel Bélanger, avocat.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:*

M. Gordon Taylor, député.

*Du ministère de l'Environnement:*

M<sup>me</sup> Christina Cameron, directrice générale, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux, Service canadien des parcs.

*Du ministère des Transports:*

M. C. S. Thomas, conseiller en politiques—infrastructure, Politique du fret ferroviaire.

*De Héritage Canada:*

M. Douglas Franklin, directeur, Relations avec les gouvernements et les entreprises.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1<sup>er</sup> septembre 1988 entreprend son étude sur le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales.

M. Taylor fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin du ministère de l'Environnement répond aux questions.

Le témoin du ministère des Transports répond aux questions.

Le témoin de Héritage Canada répond aux questions.

Le président dépose la lettre suivante:

OTTAWA

K1A 0A4

Le 6 septembre 1988

L'honorable Charles Turner,  
Président intérimaire,  
Comité permanent des transports et des communications,  
Le Sénat.

Monsieur le sénateur,

Faisant suite à l'ordre de renvoi de votre comité en date du 1<sup>er</sup> septembre 1988 concernant le projet de loi C-205, Loi

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, SEPTEMBER 13, 1988

(61)

*(Translation)*

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Robertson and Turner. (5)

*Also present:* From the Research Branch of the Library of Parliament, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer.

*In attendance:* Official reporters of the Senate.

*Witnesses:*

Mr. Gordon Taylor, MP.

*From the Department of Environment:*

Ms. Christina Cameron, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service.

*From the Department of Transport:*

Mr. C. S. Thomas, Policy Adviser, Infrastructure, Rail Freight Policy.

*From Heritage Canada:*

Mr. Douglas Franklin, Director, Government and Corporate Relations.

Pursuant to its Order of Reference dated September 1, 1988, the Committee began its study of Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations.

Mr. Taylor made a statement and answered questions.

The witness from the Department of Environment answered questions.

The witness from the Department of Transport answered questions.

The witness from Heritage Canada answered questions.

The Chairman tabled the following letter:

OTTAWA

K1A 0A4

September 6, 1988

The Honourable Charles Turner,  
Acting Chairman,  
Standing Senate Committee on  
Transport and Communications,  
The Senate.

Dear Senator Turner:

Pursuant to your Committee's order of reference of September 1, 1988 concerning Bill C-205, An Act to protect heritage

visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, j'attire votre attention sur deux divergences entre les versions française et anglaise.

Dans l'article 4 de la version française on lit «sur recommandation du gouverneur en conseil»; dans la version anglaise on lit «on the recommendation of the Board» (sur recommandation de la Commission).

Dans le paragraphe 7(6) de la version française on lit «la Commission doit soumettre au ministre et au ministre des Transports»; dans la version anglaise on lit «the Board shall submit to the Minister» (la Commission doit soumettre au ministre).

On m'a informé que, dans les deux cas, la version anglaise est fidèle à l'intention de la Chambre des communes et la version française doit être modifiée.

À mon avis ces modifications ne peuvent pas être apportées par le truchement de correction d'ordre stylistique. Si le comité le juge opportun, il faudra, dans chaque cas, amender le projet de loi en conséquence.

Veuillez agréer, Monsieur le sénateur, l'expression de mes sentiments distingués (*sic*).

Légiste et conseiller parlementaire

Le Sénat

Raymond L. du Plessis, c.r.

L'honorable sénateur Robertson propose,

QUE conformément à l'article 79 du Règlement, le président fasse rapport du Projet de loi C-205 sans amendement mais avec commentaires comme le 12<sup>ième</sup> rapport du Comité.

Le mardi 13 septembre 1988

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## DOUZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 1<sup>er</sup> septembre 1988, étudié ledit projet de loi et a convenu d'en faire rapport sans amendement, mais avec les commentaires suivants:

Votre Comité a constaté que, dans la version française de l'article 4, page 2, ligne 11, on lit: «du gouverneur en conseil», alors que dans la version anglaise, page 2, ligne 11, on lit: «the board».

Votre Comité a aussi constaté que, dans la version française de l'alinéa 7(6), page 3, ligne 42 et page 4, ligne 1, on lit: «au ministre et au ministre des Transports», alors que dans la version anglaise, page 4, ligne 1 et 2, on lit: «to the Minister».

Respectueusement soumis,

*Le président par intérim*

CHARLES TURNER

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

railway stations, this letter is to bring to your attention two discrepancies between the English and French versions of the bill.

Firstly, in clause 4 of the French version, it states "sur recommandation du gouverneur en conseil" (on the recommendation of the Governor in Council) while the English version reads "on the recommendation of the Board".

Secondly, in subsection 7(6) of the French version, it states "la commission doit soumettre au ministre et au ministre des Transports" (the Board shall submit to the Minister and the Ministry of Transport) while the English version reads "the Board shall submit to the Minister".

I have been informed that, in both cases, the English version reflects the intention of the House of Commons and it is the French version that should be amended.

In my opinion, these discrepancies cannot be corrected editorially. If so decided by the Committee, each would have to be the subject of a formal amendment to the bill.

Yours sincerely,

Raymond L. du Plessis, Q.C.  
Law Clerk and Parliamentary Counsel  
The Senate

The Honourable Senator Robertson moved—

That pursuant to Rule 79 of the Senate, the Chairman report Bill C-205 without amendment but with comments, as the Twelfth Report of the Committee.

Tuesday, September 13, 1988

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## TWELFTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations, has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, September 1st, 1988, examined the said Bill and has agreed to report the same without amendment, but with the following comments:

Your Committee has noted that, in the French version of clause 4, page 2, line 11, it states "du gouverneur en conseil" while the English version on page 2, line 11, reads "the board".

Your Committee has also noted that in subsection 7(6) of the French version on page 3, line 42 and on page 4, line 11, it states "au ministre et au ministre des Transports" while the English version on page 4, lines 1 and 22 reads "to the Minister".

Respectfully submitted,

CHARLES TURNER  
*Acting Chairman*

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.



À 10 heures le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

At 10:10 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, September 13, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-205, to protect heritage railways stations, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Charles Turner** (*Acting Chairman*) in the Chair.

**The Acting Chairman:** Good morning ladies and gentlemen and honourable senators. I call the meeting to order. We are here to examine Bill C-205, An act to protect heritage railway stations. Our first witness will be Mr. Gordon Taylor, MP for Bow River.

**Mr. Gordon Taylor, MP:** Thank you, Mr. Chairman and honourable members of the Senate. I have a very brief opening statement because I think the bill is self explanatory. The address given by the honourable Senator Turner on second reading more than adequately set out the purpose of the bill.

The importance of the bill is exemplified by the fact that most provinces are very anxious for the bill to be passed. Each province has stations they feel should be preserved for future heritage reasons. The Canadian Heritage Foundation is very much in support of the bill, and half of the provinces we have heard from are very interested in the bill being passed. The others are considering the bill and have not yet submitted a response, although two years ago, when the bill was presented in the house and went to second reading, it went to a committee in the House of Commons where it died because of the end of the session. At that time, we had written support from nine provinces, and the other province was reasonably supportive but did not think it a matter of life and death. Many provinces now have stations they want to preserve, and this bill will give us the necessary authority to be fair to the owners of the station and to the people who want to preserve it for future purposes.

The bill is not all-inclusive for a definite reason. The situation of particular stations may be different from one another. For instance, in Beiseker, when CPR notified the village council of the termination of that station, the village council then made arrangements to purchase the station and leave it on its present site, but to turn it completely around so that the front was facing the main street. So in Beiseker they have the station that is being renovated to contain the town council office and the council chamber. It also houses the library in the Village of Beiseker and a small store where they sell antiques and items peculiar to that particular region. The expense of looking after renovations, and so on, was carried out by the village.

In the Town of Okotoks, the station was left exactly where it was, except that the inside was renovated, again at the expense of the town and the people of that area. So the bill is not intended to add expense to the railway operations, but rather to preserve something that is worthy of preservation.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 13 septembre 1988

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner le projet de loi.

**Le sénateur Charles Turner** (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

**Le président suppléant:** Mesdames et messieurs, honorables sénateurs, je vous souhaite la bienvenue. La séance est ouverte. Nous sommes ici pour étudier le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales. Notre premier témoin est M. Gordon Taylor, député de Bow River.

**M. Gordon Taylor, député:** Je vous remercie, monsieur le président et honorables membres du Sénat. Mes observations préliminaires seront très brèves, car je crois que le projet de loi se passe d'explications. L'exposé de l'honorable sénateur Turner à l'étape de la deuxième lecture donne une excellente idée de l'objet de la mesure.

Je peux vous dire qu'il s'agit d'une mesure d'importance et que plusieurs provinces souhaitent vivement qu'elle soit adoptée. En effet, on retrouve dans chaque province des gares ferroviaires qui méritent d'appartenir au patrimoine national. La Fondation canadienne pour la protection du patrimoine appuie sans réserve le projet de loi; par ailleurs, la moitié des provinces que nous avons contactées souhaitent que le projet soit adopté. Les autres n'ont pas encore fait connaître leur réponse. Il y a deux ans, le projet de loi avait franchi la deuxième lecture à la Chambre des communes et avait été renvoyé à un comité qui n'a pu l'étudier parce que la session a pris fin. Or, à cette époque, neuf provinces s'étaient déclarées en faveur du projet de loi, tandis que la dernière s'était montrée bien disposée sans toutefois y attacher beaucoup d'importance. Plusieurs provinces souhaitent maintenant protéger des gares ferroviaires et le projet de loi nous confère l'autorité nécessaire pour être équitables envers les propriétaires et envers ceux qui tiennent à conserver les gares.

Le projet de loi ne vise pas toutes les gares ferroviaires pour une raison bien précise, à savoir que le cas de chacune peut varier d'un endroit à l'autre. Par exemple, à Beiseker, lorsque le CP a prévenu le conseil municipal qu'il abandonnait la gare, ce dernier a pris des dispositions pour l'acheter; il ne se proposait pas de la déménager, mais de lui faire faire un demi-tour de manière à ce que la façade donne sur la rue principale. Ainsi, la gare de Beiseker est en train d'être rénovée de façon à abriter les bureaux ainsi que la salle de réunion du conseil, la bibliothèque municipale et une petite boutique où l'on vend des antiquités et autres articles typiques de la région. C'est la municipalité elle-même qui a payé les frais de rénovation et d'aménagement.

Par ailleurs, dans la ville d'Okotoks, la gare n'a pas été déplacée, mais l'intérieur a été rénové, là encore aux frais de la municipalité et des citoyens. Le projet de loi ne propose donc pas d'ajouter de nouveaux frais à l'exploitation de nos chemins

[Text]

The decision as to whether a station is worthy of preservation is again something that is determined when the minister indicates that they no longer require the station. Then notices are made public to that effect, and if anyone objects to that station being destroyed or altered in any particular way, he may contact the Minister of Environment who, upon receiving any recommendations from individuals, organizations, town councils or village councils, refers it to the Historic Sites and Monuments Board under their act. That board then carries out its own investigation as to whether or not the station is worthy of preservation.

I think that is all I want to say at this time. One further point that I would like to mention is that this bill was originally introduced by Mr. Flis, who is an honourable member from Toronto. At that time I was preparing a bill, but I stopped the preparation because his bill, which is almost identical to the one that we have here, achieved my objectives. When Mr. Flis was not re-elected in the 1984 election, I presented the bill. It went through second reading and it then died on the order paper. This time it has gone through second reading, through the committee, and, of course, has come to your committee.

There are many people across Canada who are anxious for the bill to be passed, and I hope it can be done before the end of the present Parliament. I want to thank you for your cooperation. If there are any questions, we have with us today Dr. Cameron, the Director General of National Historic Parks and Sites Directorate. We also have delegations here from the Heritage Foundation and others, who I am sure will be able to respond to any of your questions.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Mr. Chairman, I agree with the principle side of the bill. When I read over what has happened so far, I was wondering who, should the railway abandon a heritage station, would be responsible for the maintenance and upkeep of the buildings? Is that set out in the act or does that have to be arranged?

**Mr. Taylor:** If a railway gives notification that it is going to abandon a station, the provisions of the act would then come into effect. If the town council, the village council, an organization or an individual wanted that preserved, they would then make application to the minister. Until the actual change takes place, I suppose it is still under the authority of the railway, but they would not be carrying out any maintenance or expense regarding it. If there is any expense involved in changing it in any way, that would be the responsibility of the community or whoever wanted to take over the station.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** If the station is going to be abandoned and it is declared to be a heritage building, does someone have to take that over, or do the heritage people do it, or what happens?

**Mr. Taylor:** The expenses would be paid by the people who take it over. In Beiseker, for example, the village council said that it would look after the costs of the renovations. The coun-

[Traduction]

de fer, mais plutôt de préserver des bâtiments qui méritent de l'être.

La décision de conserver une gare est prise lorsque le ministre indique que la gare en question sera abandonnée. Un avis public est alors donné et si quelqu'un s'oppose à ce que la station soit démolie ou transformée d'une façon quelconque, il peut s'adresser au ministre de l'Environnement. À ce moment-là, sur l'avis de particuliers, d'organismes ou du conseil municipal, le ministre soumet la question à la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Celle-ci entreprend alors de déterminer s'il y a lieu de protéger la gare.

Je pense vous avoir exposé l'essentiel. Je voudrais cependant ajouter que le projet de loi avait d'abord été présenté par M. Flis, député d'une circonscription de Toronto. À l'époque, j'avais entrepris de rédiger un projet de loi semblable, mais j'ai constaté que son projet, qui était presque identique à celui que vous avez sous les yeux, était conforme à mes objectifs. M. Flis n'ayant pas été réélu en 1984, je me suis fait le parrain du projet. Celui-ci avait franchi la deuxième lecture mais il avait expiré au Feuilleton. Cette fois-ci, il a franchi l'étape de la deuxième lecture, celle du comité et il est maintenant entre vos mains aujourd'hui.

Étant donné qu'un grand nombre de personnes partout au Canada souhaitent que le projet de loi soit adopté, j'espère qu'il le sera avant la fin de la présente session. Je vous remercie de votre bonne collaboration. Si vous avez des questions à poser nous avons comme invité aujourd'hui M<sup>me</sup> Cameron, directrice générale, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux. Nous avons également des représentants de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine et d'autres personnes qui, j'en suis certain, pourront répondre à toutes vos questions.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Monsieur le président, j'appuie le principe du projet de loi. Après avoir pris connaissance des faits, je me suis demandé qui, lorsqu'une société ferroviaire abandonne une gare patrimoniale, serait chargé de l'entretien du bâtiment? Est-ce que cela est prévu dans la loi ou devra-t-on prendre des dispositions à cet égard?

**M. Taylor:** Dès qu'une société ferroviaire annonce qu'elle abandonne une gare, les dispositions de la loi deviennent alors applicables. Si le conseil municipal, un organisme ou un particulier veut que le bâtiment soit préservé, il s'adresse au ministre. Dans l'intervalle, je présume que l'édifice reste sous le contrôle de la compagnie dans l'état où il se trouve. S'il y a lieu de procéder à des aménagements quelconques, ce serait aux frais de la collectivité ou de quiconque voudrait assumer la responsabilité de la gare.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Si la gare est déclarée édifice patrimonial, quelqu'un doit-il s'en occuper, par exemple les responsables du patrimoine? Qu'arrive-t-il au juste?

**M. Taylor:** Les dépenses seraient payées par les gens qui acquièrent les installations. À Beiseker, par exemple, le conseil municipal a dit qu'il assumerait le coût des renovations. C'est



## [Text]

cil assumed those costs and actually went on to use one of the government grants to renovate the station. The whole thing was done without any expense on the part of the railway. This really helps the railways, because if they have to destroy these stations they will incur the demolition costs, and so on. In many cases, then, this saves the railways money.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** I want to know whether the situation could ever arise whereby the railway would still be responsible for the upkeep or maintenance of a station that it no longer uses.

**Mr. Taylor:** I would think the railway's responsibility would end at the time it was made known that it was going to destroy the station. From there on, I would think that whoever objected to its destruction would be responsible for it—it may be the expense of the village. Probably the station would be dormant until a decision was made on its preservation. I do not think it would be fair to say to the railway, if it wanted to destroy the station, that it would be obliged to carry out certain expenses with respect to its maintenance.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** That is why I wonder whether the situation could arise where a railway would be responsible for a station without using it.

**Mr. Taylor:** I do not think so, senator. I think that once the railway decides it no longer wants the station, it would be unfair to say that it has to incur expenses in maintaining that station. I believe the station would become the responsibility of whoever wants to keep it. If the station is not kept, then, of course, the railway can do whatever it wants with it.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** You do not think it would be possible for a building to be declared a heritage building when nobody wants it?

**Mr. Taylor:** In such a case, the Governor in Council would simply tell the railways to go ahead and do whatever they want with it. That is what would happen if a station is not declared a heritage building.

**Senator Robertson:** Perhaps some of our other witnesses this morning could be of assistance to me, Mr. Chairman. The Historic Sites and Monuments Board of Canada is going to be receiving applications under which a station will be declared a heritage railway station. In that determination, will the board use the same standards that are in place to determine whether a building is a heritage building? Could someone explain to me the precise role of the board in this determination? Will uniform standards be applied when making such decisions? Suppose that a railway station has been declared an historic site but that nobody wants to spend any money on its restoration or maintenance. In such a case, will this board have the authority to maintain that building?

**Dr. Christina Cameron, Director General, National Historic Parks and Sites Directorate, Canadian Parks Service, Department of the Environment:** The Historic Sites and Monuments Board of Canada is a board appointed by the Minister of the Environment for a certain term to determine the national significance of certain persons, places and events. In the case of heritage railway stations, the same criteria would not be used because it is clear in the way the bill has

## [Traduction]

ce qu'il a fait et il a même obtenu une subvention du gouvernement pour rénover la vieille gare. La compagnie de chemin de fer n'a pas eu à déboursier un sou. C'est avantageux pour les sociétés ferroviaires car si elles devaient démolir ces installations, elles devraient le faire à leurs frais. C'est donc pour elles une façon d'économiser.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Pourrait-il arriver qu'une société ferroviaire demeure responsable de la rénovation ou de l'entretien d'une gare abandonnée?

**M. Taylor:** Je pense que les responsabilités d'une société prennent fin au moment où elle annonce qu'elle s'apprête à démolir la gare. À partir de là, je pense que quiconque s'oppose à cette décision devrait assumer la responsabilité de l'édifice... peut-être la municipalité. La gare resterait vraisemblablement inutilisée tant qu'on n'aurait pas officiellement décidé de la conserver. Je ne pense pas qu'il serait juste d'obliger une société de chemin de fer qui s'apprête à démolir une gare, d'assumer certains frais d'entretien.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Voilà pourquoi j'ai demandé s'il pouvait arriver qu'une société ferroviaire reste responsable d'une gare dont elle ne se servirait pas.

**M. Taylor:** Je ne le pense pas sénateur. Si une société décide d'abandonner une gare je pense qu'il serait injuste de l'obliger à l'entretenir. La station devient alors la responsabilité de quiconque veut s'en occuper. Si personne ne s'y intéresse, naturellement la société ferroviaire peut en faire ce qu'elle en veut.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Vous ne croyez pas qu'il serait possible de déclarer un bâtiment édifice patrimonial même si personne ne veut en assumer la responsabilité?

**M. Taylor:** En pareil cas, le gouverneur en conseil autoriserait la société à en disposer à sa guise. C'est ce qui arriverait si une gare n'était pas déclarée objet du patrimoine.

**Le sénateur Robertson:** Peut-être que je pourrais m'adresser à d'autres témoins, monsieur le président. La Commission des lieux et monuments historiques du Canada recevra des demandes à la suite desquelles une gare pourra être déclarée gare ferroviaire patrimoniale. La Commission se servira alors des mêmes critères qu'elle utilise pour déterminer si un édifice fait partie du patrimoine. Quelqu'un pourrait-il m'expliquer le rôle précis de la Commission à cet égard? Aura-t-elle recours à des critères uniformes pour rendre sa décision? Prenons le cas où une gare aura été déclarée lieu historique sans que personne ne veuille dépenser l'argent pour la restaurer ou l'entretenir. En pareil cas, la Commission sera-t-elle autorisée à entretenir le bâtiment?

**Mme Christina Cameron, directrice générale, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux, Service canadien des parcs, ministère de l'Environnement:** La Commission des lieux et monuments historiques du Canada est un organisme dont les membres sont nommés, pour une période déterminée, par le ministre de l'Environnement afin d'évaluer l'importance, sur le plan national, de certains personnages, lieux et événements. Pour ce qui est des gares ferroviaires

[Text]

been put forward that national significance is not what has been aimed at; it is, rather, a heritage significance. The board will have to determine its own criteria by which to decide what constitutes a heritage railway station. I suspect that, should the bill be proclaimed, the board will sit down immediately and work out criteria it will use, and those criteria will probably have to do with things like historical associations, architectural merit, landmark value to the community, and so on. Those criteria will be for the board to decide upon, however.

Once it has decided upon the criteria to use, it will then receive submissions from provincial governments, heritage foundations and others who are interested in particular stations. The board, with research backing, will look at those stations and determine whether or not they meet the criteria of a railway heritage station, at which point the bill, as proposed, will come into being for those stations.

**Senator Robertson:** Will that board at any point be responsible for the maintenance of the station?

**Dr. Cameron:** The board has an advisory role only. It will advise the Minister of the Environment.

**Senator Robertson:** In general, who pays for these historical sites?

**Dr. Cameron:** The Department of the Environment owns a system of national parks and sites and has also entered into a cost-sharing program, under which we share with provincial and other partners the costs of these sites.

**Senator Robertson:** Do you think that any of the costs of these historical railway stations that are not picked up by local historical societies or interested parties will be paid by the department?

**Dr. Cameron:** That is feasible, senator. I think there is an entire range of possibilities, depending upon the value of the railway station. It will also depend on the recommendation of the board. The board could recommend to the minister that the department enter into a cost-sharing agreement with some other partner or partners if the site were deemed to be of sufficient significance. The minister would then be free to accept or reject the advice of the board.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, upon the introduction of this bill you provided some figures about the number of stations that have been destroyed, and so on. Could you repeat those figures?

**The Acting Chairman:** I will have to refer to my notes, senator.

**Senator MacDonald (Halifax):** While you are doing so, I have a question on section 119 of the Railway Act. I see in the briefing notes that section 119 does not solve this problem, that when the railway has to go through the posting of notices, and so on, the current procedure under section 119 will let certain things slip through. Could one of our witnesses explain this point further?

[Traduction]

patrimoniales, on ne pourrait avoir recours aux mêmes critères parce qu'il est évident, à la lecture du projet de loi, qu'il ne s'agit pas de déterminer si un bâtiment est d'importance nationale, mais plutôt s'il peut être inclus dans le patrimoine. Il faudra que la Commission établisse ses propres critères pour déterminer ce qui constitue une gare ferroviaire patrimoniale. Si le projet de loi est adopté, je présume que la Commission établira immédiatement de tels critères et que ceux-ci tiendront sans doute compte de points comme l'existence d'une association historique, la valeur architecturale, l'importance pour la collectivité locale, etc. Il appartiendra à la Commission de choisir elle-même ces critères.

Une fois ces critères établis, la Commission pourra entendre les autorités provinciales, les fondations du patrimoine et autres organismes intéressés. En s'appuyant sur des études, la Commission déterminera si la gare possède les qualités d'une gare ferroviaire patrimoniale et c'est à ce moment-là que les dispositions du projet de loi pourront s'appliquer.

**Le sénateur Robertson:** Pourra-t-il arriver à un moment donné que la Commission soit responsable de l'entretien de la gare?

**Mme Cameron:** La Commission n'a qu'un rôle consultatif. Elle conseille le ministre de l'Environnement.

**Le sénateur Robertson:** D'une façon générale, qui paie l'entretien des lieux historiques?

**Mme Cameron:** Le ministère de l'Environnement a un réseau de parcs et de lieux historiques. Il a également conclu des ententes de partage des coûts avec les autorités provinciales et d'autres associés.

**Le sénateur Robertson:** Croyez-vous que le ministère acceptera de payer certains frais d'entretien des gares qui ne seront pas assumés par les sociétés historiques locales ou d'autres organismes intéressés?

**Mme Cameron:** C'est possible. Je crois qu'il existe toute une gamme de possibilités, en fonction de la valeur de l'édifice. Cette décision dépendra également de la recommandation de la Commission. Celle-ci pourrait recommander au ministre de conclure une entente de partage des coûts avec un ou plusieurs associés si la valeur historique de l'édifice le justifie. Le ministre serait alors libre d'accepter ou de rejeter l'avis de la Commission.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, en présentant le projet de loi vous avez donné des chiffres sur le nombre de stations démolies ainsi que d'autres précisions. Pouvez-vous les répéter?

**Le président suppléant:** Je vais devoir consulter mes notes, sénateur.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Dans l'intervalle, j'aurais une question à poser au sujet de l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer. Selon nos notes, l'article 119 ne prévoit pas ce genre de problème. Ainsi, lorsqu'une société ferroviaire doit afficher des avis, etc., la procédure actuelle comporterait certaines lacunes. Un de nos témoins est-il en mesure de nous dire ce qu'il en est?



[Text]

**Mr. C. S. Thomas, Policy Advisor, Infrastructure, Rail Freight Policy, Department of Transport:** Section 119 of the Railway Act simply says that in order to make changes to a station or a building, the railway has to apply to the Canadian Transport Commission, which is now the National Transportation Agency. It has to register with that agency its plans as to what it proposes to do to the building. Unfortunately the Canadian Transport Commission was not set up to look at heritage aspects of a building or a project. That is why it is felt that section 119 of the Railway Act does not adequately cover the matter of heritage railway stations.

**Senator MacDonald (Halifax):** How long has section 119 been on the books?

**Mr. Thomas:** Probably since the inception of the Railway Act, sir.

**Senator MacDonald (Halifax):** And when was that?

**Mr. Thomas:** I do not know, but I believe it was the early 1900s, possibly 1903.

**The Acting Chairman:** I have some statistics here. The number of stations on which data is known in 1988 is 876; the number of stations still standing in 1988 is 485; the number of stations that have been demolished is 391; the number of stations removed from original site is 113.

**Senator MacDonald (Halifax):** Anyone who makes a case, whether it is a corporation or an individual, can take over the facility. Do they have to show the purpose for buying it or indicate what use will be made of it? In Nova Scotia someone can buy a lighthouse for \$500 or \$600.

**The Acting Chairman:** According to my notes, there is no federal law to protect these structures. In most cases, when a railway company no longer needs a station, it applies for a demolition permit. In some cases, the railway will offer a station to a community for a nominal sum, usually \$1 or so, but only if the building is moved. The practice of moving stations is expensive, hazardous, and destroys the context. Therefore, much of the heritage value of these structures is lost. Because of the inability of communities to meet the demand to move stations in order to save them, many have been demolished. I have a list of approximately 20 stations that have been demolished. The stations that have a questionable future include Mont-Laurier, Labelle, Mont-Tremblant, Ste-Agathe, Mont-Rolland, St-Jérôme, Sainte-Thérèse, St-Martin, Orangeville, Glencoe, CP station in Winnipeg, and in your area, Senator MacDonald, Kentville.

**Senator MacDonald (Halifax):** What was the objection of the Canadian Pacific?

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I would like to add to what Mr. Thomas has said. I would like to use an illustration of something that has happened throughout the country, but certainly in my own hometown of Drumheller.

The CNR station was an excellent heritage station. It was well built and solidly built. Yet the town council was never notified that they were going to destroy it. I do not think there is an obligation on the transport agency to notify the town council about heritage features. The mayor, the town council

[Traduction]

**M. C. S. Thomas, conseiller politique, Infrastructure, Politique du fret ferroviaire, ministère des Transports:** L'article 119 de la Loi sur les chemins de fer stipule simplement que pour modifier une gare ou un bâtiment, une société ferroviaire doit demander l'autorisation à la Commission canadienne des transports, maintenant l'Office national des transports. Elle doit déposer auprès de l'Office ses plans de modification du bâtiment. Malheureusement, le rôle de l'Office n'est pas de se prononcer sur la valeur patrimoniale d'un bâtiment ou d'un projet. Voilà pourquoi on estime que l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer ne s'applique pas aux gares ferroviaires patrimoniales.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Depuis combien de temps cet article existe-t-il?

**M. Thomas:** Probablement depuis l'adoption de la Loi sur les chemins de fer.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** C'était à quelle époque?

**M. Thomas:** Je l'ignore, mais c'était au début du siècle, en 1903 peut-être.

**Le président suppléant:** Voici quelques chiffres. En 1988, on possède des données sur 876 gares; 485 sont toujours sur place; 391 ont été démolies et 113 ont été déménagées.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Quiconque manifeste son opposition, qu'il s'agisse d'un organisme ou d'un particulier, peut assumer la responsabilité des installations. Faut-il alors indiquer à quel usage servira le bâtiment? En Nouvelle-Écosse, on peut acheter un phare pour 500 ou 600 \$.

**Le président suppléant:** Selon mes notes, aucune loi fédérale ne protège ces édifices. Le plus souvent, quand une société veut abandonner une gare, elle demande un permis de démolition. Elle peut aussi la céder à la localité pour une somme nominale, généralement 1 \$, à condition que celle-ci déménage les installations. Il est toujours coûteux et hasardeux de déménager une gare. En outre, son charme est souvent grandement diminué et l'installation perd ainsi une bonne partie de sa valeur historique. Parce que les collectivités n'avaient pas les moyens de les déménager, beaucoup de gares ont dû être démolies. J'ai ici la liste d'une vingtaine d'entre elles. Les gares dont l'avenir reste incertain sont celles des localités suivantes: Mont-Laurier, Labelle, Mont-Tremblant, Sainte-Agathe, Mont-Rolland, Saint-Jérôme, Sainte-Thérèse, Saint-Martin, Orangeville, Glencoe, la gare du CP à Winnipeg, et celle de Kentville, dans votre région, sénateur MacDonald.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Quelle a été l'objection formulée par le Canadien Pacifique?

**M. Taylor:** Monsieur le président, je voudrais ajouter quelque chose aux propos de M. Thomas. Je voudrais vous citer un exemple qui se répète à travers le pays, et dont nous avons été témoin chez nous, à Drumheller.

La gare du CN méritait sûrement de compter parmi les gares patrimoniales. C'était un beau bâtiment solidement construit. Pourtant, le conseil municipal n'a jamais été prévenu qu'elle serait démolie. Je ne pense pas qu'une société ferroviaire soit tenue d'aviser le conseil municipal sur les valeurs



[Text]

and the citizens of Drumheller saw the demolition people there one day, tearing down the CNR depot. That depot meant a lot to me, as well as to many other people. My family moved into Drumheller the night before Christmas. We went into that station for warmth while my dad was bringing the horse and sleigh up to the railway station. We always felt it was part of our home because we were there for some time. They served coffee. I did not take coffee, but I remember that my mother did.

The building was destroyed without the town council knowing about it. Under this act that could not happen. The town council would have to know whether or not the station was going to be demolished.

**Senator MacDonald (Halifax):** Were they not in violation of section 119 at that time? This was not prior to 1903.

I can see the weaknesses of section 119 and the value of this. I accept that totally. However, the Drumheller example puzzles me because I do not understand why section 119 did not come into effect. Does section 119 not say that notices have to be posted, or am I looking at the new act?

**Mr. Taylor:** The town council was never notified.

**The Acting Chairman:** Senator MacDonald, is it not true that the railways operate the stations and the system now? Under the Transportation Act they are supposed to cut the weeds on their property, but they do not do that without this type of bill. I think they can do as much as they want themselves without going to an authority.

**Senator MacDonald (Halifax):** Under section 119 of the Railway Act, the railway companies apply to the National Transportation Agency, which has the power to permit deviation, changes and removal of a railway facility. That is the present section 119, is it not?

**Mr. Thomas:** Yes.

**Senator MacDonald (Halifax):** The railway companies follow the procedure under section 119, which requires them to publish in local newspapers and post on the station building a notice indicating that an application for the removal of the station will be filed with the agency after 30 days from the date of the notice. The notice indicates how anyone wishing to oppose the proposed application may register his objection with the agency. I am curious as to why that was not done in Drumheller.

**Mr. Taylor:** Is that the same wording as in the previous act?

**Senator MacDonald (Halifax):** I am reading from section 119.

**Mr. Taylor:** You mentioned the National Transportation Agency.

**Senator MacDonald (Halifax):** Yes.

**Mr. Taylor:** The National Transportation Agency is new in legislation. It was previously called the Transport Board.

**Senator MacDonald (Halifax):** The first question I asked was whether or not there is a new section 119.

[Traduction]

patrimoniales. Un beau jour, le maire, les membres du conseil et les citoyens de Drumheller ont été témoins de la démolition de la gare du CN. Pour moi et pour bien d'autres, cette gare rappelait bien des souvenirs. Ma famille avait déménagé à Drumheller la veille de Noël. Nous nous étions réchauffés dans la gare pendant que mon père était allé chercher le cheval et la carriole. C'était comme si cet édifice faisait partie de notre foyer parce que nous y avions passé quelque temps. On nous avait servi du café. Je n'en avais pas bu, mais je me souviens que ma mère en avait bu.

Le bâtiment a été détruit sans que le conseil municipal en soit prévenu. En vertu du projet de loi cela ne pourrait plus se faire. Désormais, il faudra que le conseil soit prévenu.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Cela n'était-il pas à l'encontre de l'article 119? C'était après 1903.

Je comprends les lacunes de cet article et l'importance de la chose. Je n'ai aucune objection. Cependant, le cas de Drumheller m'étonne parce que je ne comprends pas pourquoi l'article 119 ne s'y appliquait pas. Cet article ne dit-il pas que des avis doivent être affichés, ou bien est-ce prévu dans la nouvelle loi?

**M. Taylor:** Le conseil municipal n'a jamais été avisé.

**Le président suppléant:** Sénateur MacDonald, n'est-il pas vrai que les sociétés ferroviaires exploitent les gares et tout le réseau maintenant? En vertu de la Loi nationale sur les transports, elles sont obligées de couper les mauvaises herbes, mais cela n'est pas prévu dans ce projet de loi. Je pense qu'elles peuvent faire beaucoup de choses sans en demander la permission.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** En vertu de l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer, les compagnies qui désirent dévier, modifier ou supprimer une voie doivent s'adresser à l'Office national des transports. C'est ce que dit l'article 119 actuel n'est-ce pas?

**M. Thomas:** Oui.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** La compagnie doit s'en tenir à la procédure prévue à l'article 119, c'est-à-dire publier des avis dans les journaux locaux et afficher un avis sur la gare indiquant qu'elle va demander la permission, dans 30 jours, d'enlever la gare. L'avis doit indiquer que quiconque désire s'opposer à cette mesure doit communiquer avec l'Office. Je voudrais bien savoir pourquoi personne ne l'a fait à Drumheller.

**M. Taylor:** Est-ce le même libellé que dans la loi précédente?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je lis l'article 119.

**M. Taylor:** Vous avez parlé de l'Office national des transports.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Oui.

**M. Taylor:** C'est la nouvelle appellation de l'ancienne Commission canadienne des transports.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je voulais d'abord savoir s'il y a un nouvel article 119.

[Text]

**Mr. Taylor:** I do not think the Transportation Board is required to notify the town council, because in many cases it was never done. I am doubtful if that was in the old act. Even so, there is no mention of heritage features.

**Senator MacDonald (Halifax):** Everyone seems to be in favour of this. Are there any objections?

**The Acting Chairman:** I understand that a senator is going to speak on the bill. From what I gather, he is opposed to it.

**Senator Robertson:** Is there anyone in this committee who is opposed? I see no opposition. Mr. Chairman, I would move that we report the bill back to the house without amendment.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** In cases such as this, will the land still belong to the railway company? Is there a lease to cover that?

**Mr. Taylor:** There is no confiscation of the land.

**Senator Macdonald (Cape Breton):** Would there be a long-term lease for that piece of land?

**Mr. Taylor:** In the case of Claresholm, they are making arrangements with the CPR to lease the land. In the case of Okotoks, I believe they actually sold the land to the town. There is no confiscation of the land. It belongs to the railway and you would have to deal with the railway, as you would with any other owner of property.

**Senator Robertson:** My motion stands, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman:** Mr. Taylor, it is my understanding that the CPR station at west Toronto was moved in order to extend a track for the purpose of serving the GO train passengers. What happens under this bill?

If visitors come to the station and go out on the station platform, who will be responsible for their safety station platforms when passenger trains go by at 80 miles per hour? Rule 104 says that on a double track, an on-coming train cannot pass between a standing passenger train and a station. However, if no train is there, it can go by the station at 80 miles per hour.

**Mr. Taylor:** I will endeavour to answer both questions, and perhaps some of the other witnesses will have something to add.

In the case of the Toronto station, if a railway wants to move its property for railway purposes, there is nothing in this bill that will stop it from doing so. They are not demolishing the station, they are moving it for specific purposes, namely, railway operations. There is no idea of trying to stop the railway from operating a good railway business. I cannot see where there would be any difficulty with this heritage bill. It would simply be another function of the railway to deal with its own property the way it wants to do so, so long as it is for railway purposes.

With regard to the second point, the situation at Okotoks is a definite example of who would be responsible. The community there has made it almost impossible for anyone from the station to move onto the railway tracks. They did not move the

[Traduction]

**M. Taylor:** Je ne pense pas que la Commission des transports ait été obligée d'aviser le conseil municipal, car cela a été rarement fait. Je me demande si c'était prévu dans l'ancienne loi. De toute manière, il n'est pas question des valeurs patrimoniales.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Tout le monde semble d'accord. Y a-t-il des objections?

**Le président suppléant:** Sauf erreur, un sénateur s'apprête à prendre la parole au sujet de cette mesure. Je crois qu'il y est opposé.

**Le sénateur Robertson:** Y a-t-il quelqu'un ici au comité qui s'y oppose? Personne? Monsieur le président, je proposerais que le projet de loi soit renvoyé au Sénat sans amendement.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** En pareil cas, est-ce que le terrain continue d'appartenir à la société? N'a-t-elle pas loué le terrain?

**M. Taylor:** Le terrain ne lui est pas enlevé.

**Le sénateur Macdonald (Cap-Breton):** Le terrain ne fait-il pas l'objet d'un bail à long terme?

**M. Taylor:** La localité de Claresholm s'est entendue avec le CP pour louer le terrain. À Okotoks, je pense que la localité a acheté le terrain. Le terrain n'est pas confisqué. Comme il appartient à la société ferroviaire, il faut traiter avec elle comme on le ferait avec n'importe quel autre propriétaire.

**Le sénateur Robertson:** J'ai présenté une motion, monsieur le président.

**Le président suppléant:** Monsieur Taylor, sauf erreur, la station du CP à Toronto-Ouest a été déplacée afin de faire de la place au train voyageur GO. Que serait-il arrivé si le projet de loi avait été en vigueur?

Qui sera responsable de la sécurité des visiteurs qui se tiennent sur le quai de la gare alors qu'un train passe à 80 milles à l'heure? Selon le Règlement 104, quand la voie est double, un train qui entre en gare ne peut passer entre un train de voyageurs arrêté et la gare. Cependant, s'il n'y a pas de train, il peut passer devant la gare à 80 milles à l'heure.

**M. Taylor:** Je vais essayer de répondre aux deux questions et peut-être que d'autres témoins pourront compléter mes réponses.

Pour ce qui est de la gare de Toronto, si une société ferroviaire veut déplacer ses installations à des fins d'exploitation, ce n'est pas le projet de loi qui va l'en empêcher. La société ne démolit pas la gare: elle la déménage à des fins précises, soit à des fins d'exploitations ferroviaire. Loin de nous l'idée d'empêcher une société ferroviaire d'exploiter rationnellement son réseau. Ne je voit pas comment ce projet de loi, qui concerne les gares patrimoniales, va causer des difficultés aux sociétés. Ce serait simplement une autre façon pour la société de s'occuper de ses biens comme elle le veut, du moment que c'est à des fins d'exploitation ferroviaire.

Pour ce qui est du deuxième point, le cas d'Okotoks illustre la question de la responsabilité. La municipalité a pris les moyens pour empêcher le public d'avoir accès aux voies à partir de la gare. Celle-ci n'a pas été déplacée. À Beiseker, on a



*[Text]*

station. In the case of Beiseker, they turned the station completely around. I cannot recall whether or not there is now a fence at the back of that station—I did not look at it—but in Okotoks the safety of visitors is the responsibility of those who own the station, or the individual.

For example, if someone decides that he will walk across a railway anywhere along the line, and take that chance, the onus is on that individual. But where a danger exists for someone moving from a station, and that person could easily walk into the railway station, the responsibility definitely falls on those who took over the station to ensure that there will be no easy access onto the railway track.

**The Acting Chairman:** Thank you very much.

We have a motion on the floor. We have been advised by the legal counsel for the Senate that there are two small amendments to change the English and French versions so that they reflect the intention of the House of Commons.

I am advised that we can report the bill without amendment, but that we make the French and English versions correspond. This must be done in the Senate.

**Senator MacDonald (Halifax):** Yes. They will be formal amendments, then?

**The Acting Chairman:** That is correct.

**Senator MacDonald (Halifax):** I still want to find out what is in the craw of the CPR. What is the objection? Does anyone remember what they said? I just want a synopsis of it.

**The Acting Chairman:** I am not aware of what was said.

**Senator MacDonald (Halifax):** Does anyone remember?

**Mr. Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations, Heritage Canada:** They do not want to be regulated. It is as simple as that. Under the existing NTA procedures, the NTA is not competent to look at heritage matters, and it has said so. CPR claims that it is. That is not the case.

**Senator MacDonald (Halifax):** I see.

**Mr. Franklin:** CPR feels that the bill is redundant. It is not redundant; it is necessary.

The NTA—and the CTC report states likewise—has said time and time again that it does not have the legal competence to evaluate heritage matters. It has embarked on safety, environmental and all other matters, but not on heritage matters. Therefore, it left out the west Toronto station. Of course, 90 per cent of the population wanted the building preserved for its cultural value, but, unfortunately, the CTC had to disallow all that petitioning.

**Senator MacDonald (Halifax):** If we have a problem on third reading here with a fellow senator, I gather that you will look after that, Mr. Chairman. Is that so?

**The Acting Chairman:** I will do my best.  
Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

*[Traduction]*

littéralement fait faire un volte-face au bâtiment. Je ne me souviens pas si l'on a érigé une clôture à l'arrière de l'édifice—je n'ai pas remarqué—mais à Okotoks, la sécurité des visiteurs incombe aux nouveaux propriétaires de la gare.

Par exemple, si quelqu'un décide de traverser une voie ferrée à un endroit quelconque, il assume lui-même la responsabilité de son geste. Mais ce n'est pas la même chose dans le cas d'une personne qui traverserait la voie à partir d'une station facilement accessible: c'est sûrement à ceux qui ont pris en charge la gare qu'il incombe de veiller à ce qu'elle ne donne pas facilement accès aux voies ferrées.

**Le président suppléant:** Je vous remercie.

Le Comité est déjà saisi d'une motion. Notre conseiller juridique nous a déjà prévenu que deux amendements mineurs ont été apportés aux versions anglaises et françaises afin qu'elle reflète bien l'intention de la Chambre des communes.

On me dit que nous pouvons faire rapport du projet de loi sans amendement, mais que les deux versions doivent correspondre. Ces changements doivent être apportés au Sénat.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Oui. Ce seront des amendements de forme, n'est-ce pas?

**Le président suppléant:** Oui.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je me demande bien ce qui déplaît au CP. Quelle est leur objection? Quelqu'un se rappelle-t-il ce qu'ils ont dit? Je veux seulement connaître l'essentiel.

**Le président suppléant:** Je ne suis pas au courant.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Quelqu'un peut-il me le dire?

**M. Douglas Franklin, Directeur des relations avec les sociétés et le gouvernement, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine:** Ils ne veulent pas avoir de bois dans les roues. Il n'y a pas d'autre explication. Dans l'état actuel des choses, l'Office national des transports n'a pas le pouvoir de s'occuper des questions de patrimoine; c'est ce qu'il a dit. Le CP prétend le contraire. Mais ce n'est pas le cas.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je vois.

**M. Franklin:** Le CP estime que ce projet de loi est inutile. Il n'est pas inutile, il est nécessaire.

L'Office—et la Commission avait abondé dans ce sens—a souvent répété qu'il n'avait pas la compétence requise pour examiner les questions de patrimoine. Il s'occupe de sécurité, d'environnement et de bien d'autres questions, mais pas de patrimoine. C'est pourquoi il a abandonné la gare de Toront-Ouest. Bien sûr, 90 p. 100 de la population réclamait la protection de l'édifice en raison de sa valeur culturelle mais, malheureusement, la Commission ne pouvait rien faire.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, si l'un de nos collègues fait des difficultés à la troisième lecture, je suppose que vous y veillerez?

**Le président suppléant:** Je ferai mon possible.  
Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.



[Text]

**The Acting Chairman:** We have requests from CP, CN, VIA and Heritage Canada to appear before the committee. I also understand that Heritage Canada wants to table a document dated December 12, 1988. What is your pleasure with these requests?

**Senator MacDonald (Halifax):** With regard to this bill?

**The Acting Chairman:** Yes.

**Senator Robertson:** We just moved it back to the Senate without amendment.

**The Acting Chairman:** All in favour?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le président suppléant:** Nous avons reçu des demandes de comparution du CP, du CN, de VIA et de la Fondation du patrimoine. Je crois également que la Fondation veut déposer un document daté du 12 décembre 1988. Que fait-on de ces demandes?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Au sujet du projet de loi?

**Le président suppléant:** Oui.

**Le sénateur Robertson:** Nous le renvoyons simplement au Sénat, sans amendement.

**Le président suppléant:** Vous êtes tous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant:** Adopté.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Gordon Taylor, M.P.

*From the Department of Environment:*

Ms. Christina Cameron, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service.

*From the Department of Transport:*

Mr. C. S. Thomas, Policy Advisor Infrastructure, Rail Freight Policy.

*From Heritage Canada:*

Mr. Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations.

M. Gordon Taylor, député.

*Du ministère de l'Environnement:*

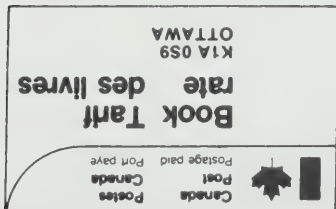
M<sup>me</sup> Christina Cameron, directrice générale Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux, Service canadien des parcs.

*Du ministère des Transports:*

M. C. S. Thomas, conseiller en politiques—infrastructure, Politique de fret ferroviaire.

*De la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine:*

M. Douglas Franklin, directeur, Relations internes et gouvernementales.



If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9















## Witnesses—Cont'd

—Toporowski, Robert J., Manager, Transportation and Planning, Coalition of Concerned Shippers; Chairman, National Transportation Policy Committee, Council of Forest Industries of British Columbia  
 —Task, R., President, Transportation Committee, British Columbia Council of Forest Industries  
 —Tucker, William, Director of Security Programs, Canadian Aviation Safety Board  
 —Vallée, Emilie, Executive Assistant to the President, Canadian Labour Congress  
 —Weinberg, Edward, Economic Regulatory Reform, Department of Transport  
 —White, Graeme, Manager of Transportation, Lake Ontario Cement; Chairman, Marine Committee, Canadian Manufacturers' Association  
 —Wiersma, Don, Manager of Transportation, Canadian Manufacturers' Association  
 —Wilcott, Linda, Research and Program Developer, Educational Services, Canadian Labour Congress  
 —Wilcox, Rob, Assistant Director of Transportation, General Motors of Canada Ltd., Motor Vehicle Manufacturers' Association  
 —Withers, R., Deputy Minister, Department of Transport  
 For pagination, see Index by alphabetical order

## Témoins—Suite

—Sunderland, M. G. Russel, président et directeur des politiques maritimes, ministères des Transports du Royaume-Uni, Consultative Shipping Group  
 —Tardif, M. Louis-Paul, directeur général, Association canadienne du camionnage  
 —Taylor, M. Gordon, député (Bow River)  
 —Thacker, M. Blaine E., secrétaire parlementaire du ministre des Transports  
 —Thom, M. James L., président, Montreal Shipping Inc.  
 —Thomas, M. C. S., conseiller en politiques—infrastructure, Politique de fret ferroviaire, ministère des Transports  
 —Titas, M. Frank, vice-président et secrétaire corporatif, Compagnie Iron Ore du Canada  
 —Toporowski, M. Robert J., directeur du transport et de la planification, Coalition of Concerned Shippers; président, Comité de la politique nationale des transports, Council of Forest Industries of British Columbia  
 —Task, M. R., président du comité des transports, Council of Forest Industries of British Columbia  
 —Tucker, M. William, directeur, programmes de sécurité, Bureau canadien de la sécurité aérienne  
 —Vallée, M. Emilie, adjoint exécutif de la présidente, Congrès du Travail du Canada  
 —Weinberg, M. Edward, conseiller, Bureau de réforme des règlements économiques, ministère des Transports  
 —White, M. Graeme, directeur des transports, Lake Ontario Cement; président, Comité marin, Association des manufacturiers canadiens  
 —Wiersma, M. Don, directeur du transport, Association des manufacturiers canadiens  
 —Wilcott, Mme Linda, agent de recherche et de programme, Services éducatifs, Congrès du Travail du Canada  
 —Wilcox, M. Rob, directeur adjoint au transport, General Motors du Canada Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association  
 —Withers, M. R., sous-ministre, ministère des Transports  
 Pour pagination, Voir Index par ordre alphabétique



- Witnesses—Cont'd*
- Nickels, Carl, President, Iron Ore Company of Canada
- Nolan, Richard, President, Airline Division, Canadian Union of Public Employees
- Norton, Charles, General Traffic Manager, Kraft Ltd., Canadian Industrial Transportation League
- Park, Terry, Manager, Transportation, Albert Gas Chemicals
- Phillips, Carl, Manager, Distribution and Traffic, Ford Motor Company of Canada Limited, Motor Vehicle Manufacturers' Association
- Pingle, John, Director, Motor Vehicle, Department of Transportation
- Riche, Nancy, Executive Vice-President, Canadian Labour Congress
- Roberge, Jean, Assistant to the Director General, Quebec Metal Mining Association Inc.
- Romoff, Harvey, Chairman, Canadian Pacific Ships, Canada United Kingdom Freight Conference and Canadian North Atlantic Freight Conference
- Roy, Léo, 2nd Vice-President, Brotherhood Railway Carmen of Canada, Canadian Labour Congress
- Royer, Paul, Department of Justice (attached to the Department of Transport)
- Ruers, John, Chairman, North American Committee, International Committee of Passenger Lines
- Sanderson, John, Chairman of the Regulatory Overview Committee, Ontario Trucking Association
- Scott, I.B., Chairman and Chief Executive Officer, CP Rail
- Scott, Joe, Chairman, Prince Rupert Cruise Ship Committee
- Seymour, Jonathan, Consultant, Chamber of Shipping of British Columbia
- Sinclair, Gordon, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada
- Sjoquist, Maury, Executive President, Canadian Merchant Seavice Guild
- Stemo, Gunnar, Professor, University of Montreal (H.E.C.)
- Stevens, Richard C., Executive Director, Chamber of Shipping of British Columbia
- Stewart, Douglas, General Manager, Canadian Retail Shippers' Association
- Stewart, G.R., Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard
- Sturberg, Richard, Assistant Deputy Minister, Telecommunications and Informatics, Department of Communications
- Sunderland, G. Russell, Chairman and Director of Shipping Policy, U.K., Department of Transportation, Consultative Shipping Group
- Tardif, Louis-Paul, General Manager, Canadian Trucking Association
- Taylor, Gordon, M. P. (Bow River)
- Thacker, Blaine A., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport
- Thom, James L., President, Montreal Shipping Inc.
- Thomas, C. S., Policy Advisor, Infrastructure, Rail Freight Policy, Department of Transport
- Titas, Frank, Vice-President and Corporate Secretary, Iron Ore Company of Canada
- Témoins—Suite*
- Moon, M. Harry, membre, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
- Moore, M. Jim D., secrétaire, Conseil des expéditeurs canadiens et de l'Association canadienne d'exportation
- Morin, M. W.H., premier vice-président, Marketing, CN Rail
- Mülder, M. Nick, sous-ministre adjoint, Politique et coordination, Ministère des Transports
- Nantais, M. Mark, directeur exécutif, Motor Vehicle Manufacturers' Association
- Nantel, M. Alain, directeur, Gestion immobilière, VIA Rail Canada
- Nickels, M. Carl, président, Compagnie Iron Ore du Canada
- Nolan, M. Richard, président de la division aérienne, Syndicat canadien de la Fonction publique
- Norton, M. Charles, directeur général de la circulation, Kraft-Litec, Ligue canadienne de transport industriel
- Park, M. Terry, directeur, Transports, Alberta Gas Chemicals Ltd.
- Phillips, M. Carl, directeur de la distribution et de la circulation, Ford Canada Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association
- Pigeon, M. Jacques, avocat-conseil, contentieux, Affaires sociales, Ministère de la Justice
- Pomkowski, Keith, représentant, Asian-North American East-bound Rate Agreement
- Popp, M. Alfred, avocat général, Ministère des Transports
- Porteous, M. Hugh, directeur, Relations avec les gouvernements et Coordination des stratégies spéciales, VIA Rail Canada Inc.
- Powell, M. J.A., directeur adjoint, Achats et transports, Crown Forest Industries Limited, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers
- Pringle, M. J., directeur, Politiques des transporteurs routiers, Ministère des Transports
- Riche, Mme Nancy, vice-présidente exécutive, Congrès du Travail du Canada
- Roberge, M. Jean, adjoint au directeur général, Association des mines de métaux du Québec Inc.
- Romoff, M. Harvey, président, Canadian Pacific Ships, Canada United Kingdom Freight Conference et Canadian North Atlantic Freight Conference
- Royer, M. Léo, vice-président, Fraternité des wagonniers de chemins de fer, Congrès du Travail du Canada
- Royer, M. Paul, ministre de la Justice (délégué au ministère des Transports)
- Ruers, M. John, président, Comité pour l'Amérique du Nord, International Committee of Passenger Lines
- Sanderson, M. John, président, Comité de révision de réglementation, Association des camionneurs de l'Ontario
- Scott, M. I.B., président et administrateur-en-chef, CP Rail
- Scott, M. Joe, président, Prince Rupert Cruise Ship Committee
- Seymour, M. Jonathan, expert-conseil, Chamber of Shipping of British Columbia
- Sinclair, M. Gordon, président et chef de la direction, Air Transport Association of Canada
- Sjoquist, M. Maury, président exécutif, Guide de la marine marchande du Canada
- Stemo, M. Gunnar, professeur, Université de Montréal (HEC)
- Stevens, M. Richard C., directeur exécutif, Chamber of Shipping of British Columbia
- Stewart, M. Doug, directeur général, Canadian Retail Shippers' Association
- Stewart, M. G. R., commissaire adjoint, Garde côtière canadienne
- Sturberg, M. Richard, sous-ministre adjoint, Télécommunications et informatique, ministère des Communications

Howe, M. J. Donald, représentant, Public Interest Research  
Howe, M. John, attaché de recherche, Transport 2000  
Johnson, M. Gord, directeur, Division Radio-Télévision, Syndicat  
canadien de la Fonction publique  
Johnson, M. Ken, directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne  
Johnson, M. Ken, directeur du transport et du trafic, Coalition of Concerned Shippers  
Jones, M. Robert W., directeur général, Réglementation des radiocommunications, ministères des Communications  
Kaine, M. L., directeur, Services de distribution, Société T. Eaton, Canadian Retail Shippers' Association  
Kauk, Mme Leslie, ancien président et membre, Federal Maritime Commission  
Kelley, M. W. T., directeur, Affaires publiques, Canadien national  
Kelsall, M. John P., premier vice-président adjoint, Exploitation, Canadien national  
LaFrance, M. Claude, sous-ministre adjoint, ministère des Transports  
Larson, M. Roger, directeur adjoint, Institut canadien des engrais  
Leslie, M. J. K., chef des Transports, CP Rail  
Lester, M. Peter J., maire, Prince Rupert, Colombie-Britannique  
Levert, M. Lionel, secrétaire et avocat général, Commission de révision des lois  
Long, M. David, président, Ligue canadienne de transports industriels  
Longsen, M. A. Craig, conseiller législatif, ministère de la Justice  
Lyne, M. Michael, adjoint au président, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers  
McCaigden, M. D. W., directeur général, distribution nationale, Sears Canada, Canadian Retail Shippers Association  
McCreedy, honorable Robert B., ministre des Transports, Gouvernement du Nouveau-Brunswick  
McDaniel, M. Willy, représentant des ventes, Van-Kam Freightways Ltd.  
MacDonagh, M. Brian R., adjoint au vice-président, section C.P., Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada  
MacKinnon, M. Bill, président et chef de la direction, MacKinnon Transport, Guelph; président, Association canadienne du camionnage  
MacLaren, M. Ken, vice-président, liaison du gouvernement, Association canadienne du camionnage  
MacNeill M. Dick, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports  
Mally, Mme Claudy, secrétaire parlementaire du ministre des Communications  
Maney, M. G., directeur, politiques maritimes internationales, ministère des Transports  
Marshall, M. Dick, président, Association charbonnière canadienne  
Massey, M. Y. H., premier vice-président, Planification financière et administration, CN Rail  
Mastroratte, M. Ernest, membre, Sous-comité de l'environnement et de la santé des travailleurs, Association médicale canadienne  
Matheson, M. Rand H., consultant en transport  
Miller, M. J. R., directeur général, Politiques stratégiques, ministère des Transports  
Milton, M. L., directeur des transports et de la distribution, Commission des transports des provinces de l'Atlantique



—Dionne, Maurice, Public Relations, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)  
 —Douglas, Donald, Director, Licensing and Certification Branch, Department of Transport  
 —Dykens, L. G., President, Obed Mountain Coal Company, Coal Association of Canada  
 —Earlam, Peter F., Chairman, North Atlantic Freight Conferences, Canadian Eastbound Freight Conference and Continental Canadian Westbound Freight Conference  
 —Edgar, John, Vice-President, Transport, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)  
 —Egglestone, Sam, Senior Vice-President, Alberta Gas Chemicals Ltd.  
 —Elliot, Andrew, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs, Canadian Fertilizer Institute  
 —Erlichman, Louis, Research Director, International Machinists Association, Canadian Labour Congress  
 —Flicker, D. W., Assistant General Counsel, Canadian Pacific Limited, CP Rail  
 —Frame, Russell, Director of Marketing, Redburn Inc., Eastern Canada Caribbean Rate Agreement  
 —Franklin, Douglas, Director, Corporate and Government Relations, Heritage Canada  
 —Friars, H., Chairman, Rail Committee, Canadian Manufacturers Association  
 —Gainsbury, Phil, Inter-American Freight Conference (Sections A & D)  
 —Garvey, Terrance L., Director, Transportation, Westar Mining Limited, Coal Association of Canada  
 —Gaum, Jack, Director, Transportation of Disabled Persons, Department of Transport  
 —Geekie, Doug, Director of Communications and Government Regulations, Canadian Medical Association  
 —Goffin, David, Senior Project Manager, Canadian Chemical Producers' Association  
 —Gordon, Robert, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management, Department of Communications  
 —Gottshall, Ron, Managing Director, Transpacific Westbound Rate Agreement, Associated Conferences Secretariat  
 —Grey, Robert D., Chairman, Japan West Canada Freight Conference and Japan East Canada Freight Conference  
 —Grist, Mark E., Logistics Development Manager, Sulpher Products, Canadian Industries Limited  
 —Hainsworth, George, Vice-Chairman, National Legislative Board, Brotherhood of Locomotive Engineers  
 —Hall, Alan H., Chairman, Canadian Shippers' Council, representing the Canadian Manufacturers' Association  
 —Hall, Ken W., President, Champion Forest Products of Alberta, Canadian Pulp and Paper Association  
 —Hall, Norman, President, Dominion Marine Association  
 —Hart, Howard, President, Canadian Pulp and Paper Association  
 —Hibbeln, Carl, Vice-President, Noranda Sales Corporation, Canadian Manufacturers' Association  
 —Hill, Vince, Director General, Telecommunications Policy, Department of Communications  
 —Hornsby, Jim, Director General, Ship Safety Branch, Department of Transport  
 —Howard, J. F., Blake, Cassels and Graydon, Wabush Mines/Pic-Kands Mather Co.  
 —Howe, J. Donald, Representative, Public Interest Research  
 —Howe, John, Research Assistant, Transport 2000  
 —Johnson, Gord, Director, Broadcast Division, Canadian Union of Public Employees  
 —Johnson, Ken, Executive Director, Canadian Aviation Safety Board

—Dillman, M. Elwood, coordonnateur du groupe de distribution, Scotia Investments Ltd.  
 —Dionne, M. Maurice, relations publiques, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)  
 —Douglas, M. Donald, directeur, Délivrance de licences et certificats, ministère des Transports  
 —Dykens, M. L. G., président, Obed Mountain Coal Company Limited, Association charbonnière canadienne  
 —Earlam, M. Peter F., président, North Atlantic Freight Conference, Canadian Eastbound Freight Conference et Continental Canadian Westbound Freight Conference  
 —Edgar, M. John, vice-président, Transport, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)  
 —Egglestone, M. Sam, premier vice-président, Alberta Gas Chemicals Ltd.  
 —Elliot, M. Andrew, directeur, Planification de l'écoulement et affaires relatives à la réglementation, Institut canadien des Engrais  
 —Erlichman, M. Louis, directeur de recherche, Association internationale des machinistes, Congrès du Travail du Canada  
 —Flicker, M. D. W., conseiller général adjoint, Canadian Pacific Limited  
 —Frame, M. Russell W., directeur du marketing, Redburn Inc., Eastern Canada Caribbean Rate Agreement  
 —Franklin, M. Douglas, directeur, Relations internes et gouvernementales, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine  
 —Friars, M. H. R., président, Comité du transport ferroviaire, Association des manufacturiers canadiens  
 —Gainsbury, M. Phil, Inter-American Freight Conference (Sections A & D)  
 —Garvey, M. Terrance L., directeur des Transports, Westar Mining Limited, Association charbonnière canadienne  
 —Gaum, M. Jack, directeur, Transport des personnes handicapées, ministère des Transports  
 —Geekie, M. Doug, directeur des Communications et des relations gouvernementales, Association médicale canadienne  
 —Goffin, M. David, chef supérieur des projets, Association canadienne des fabricants de produits chimiques  
 —Gordon, M. Robert, sous-ministre adjoint, gestion du spectre, ministère des Communications  
 —Gottshall, M. Ron, administrateur-directeur général, Transpacific Westbound Rate Agreement, Associated Conferences Secretariat  
 —Grey, M. Robert D., président, Japan West Canada Freight Conference et Japan East Canada Freight Conference  
 —Grist, M. Mark E., gérant, Développement des stratégies, produits du soufre, Canadian Industries Limited  
 —Hainsworth, M. George, vice-président, Comité législatif national, Fraternité des cheminots  
 —Hall, M. Alan H., président et représentant de l'Association des manufacturiers canadiens, Conseil des expéditeurs canadiens  
 —Hall, M. Ken W., président, Champion Forest Products of Alberta Limited, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers  
 —Hall, M. Norman, président, Dominion Marine Association  
 —Hart, M. Howard, président, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers  
 —Hibbeln, M. Carl, vice-président, Noranda Sales Corporation, Association des manufacturiers canadiens  
 —Hill, M. Vince, directeur général, Ship Safety Branch, Département de Transport  
 —Howard, J. F., Blake, Cassels et Graydon, Wabush Mines/Pic-Kands Mather Co.  
 —Howe, J. Donald, Représentative, Public Interest Research  
 —Howe, John, Research Assistant, Transport 2000  
 —Johnson, Gord, Directeur, Broadcast Division, Canadian Union of Public Employees  
 —Johnson, Ken, Executive Director, Canadian Aviation Safety Board



## Witnesses

Amell, R.L., Logistics Manager, Plastics, Canadian Industries Limited  
 Anderson, James M., Director, Canadian Industrial Transportation League  
 Anspach, R., Traffic Manager, Weyerhaeuser Canada Ltd.—  
 Anspach, M. R., administrator de la circulation, Weyerhaeuser Canada Ltd., Prince Albert Pulp and Paper  
 Appadale, Dennis, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs, Canadian Pacific Railway  
 Archambault, Robert, Legal Advisor, Department of Justice  
 Armistage, R., Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission  
 Ballard, R.F., Logistics Manager, Explosives, Canadian Industries Limited  
 Balnis, Richard, Researcher, Airline Division, Canadian Union of Public Employees  
 Barbeau, Victor, Assistant Deputy Minister, Surface Group, Department of Transport  
 Belanger, Jean M., President, Canadian Chemical Producers' Association  
 Benjung, Peter, Transportation Purchases Coordinator, Canadian Industries Limited  
 Bennett, G. E., Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of British Columbia  
 Bland, Brian W., Vice-President, Chamber of Shipping of British Columbia  
 Bloodworth, Margaret, Acting General Counsel, Department of Transport  
 Boyle, Andrew, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President, Seafarer's International Union  
 Brennan, M., Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport  
 Brogan, Michael, Manager of Purchasing and Transportation, Chrysler Canada Ltd., Motor Vehicles Manufacturers' Association  
 Brown, Jim, Managing Director, Canadian Fertilizer Institute  
 Buller, J., Chairman, National Transportation Committee, Canadian Manufacturers' Association  
 Cahill, Raymonde, Past President, Transport 2000  
 Cameron, Christina, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service, Department of the Environment  
 Carter, Frank H., General Solicitor, Wabush Mines/Pickands Mather Co.  
 Cash, Stephen L., Logistics Manager, Sulphur Products, Canadian Industries Limited  
 Churcher, Colin, Director General, Railway Safety, Department of Transport  
 Clarke, J. Y., President, Canadian Maritime Industries Association  
 Coleridge, James, Director of Tourism Development, Tourism Vancouver  
 Cope, Raymond R., President, Ontario Trucking Association  
 Cowan, James S., Stewart, Mackeen & Covert, Legal Counsel for Scotia Investments Ltd.  
 Da Sylva, Normand, Director, Health Services, Canadian Medical Association  
 Dallbard, Jacques, Director General, Heritage Canada  
 Davies, Peter, Secretary, Automobile Importers of Canada, Senior Vice-President, Canadian Importers Association, Inc.  
 De Ruiter, M. A., Director of Shipping and Maritime Affairs, Netherlands Minister of Transport, Consultative Shipping Group  
 Deschênes, Bernard M., President, Canadian Aviation Safety Board  
 Dillman, Elwood, Group Distribution Co-ordinator, Scotia Investments Ltd.

## Témoins

Amell, M. R.L., gérant, stratégies plastiques, Canadian Industries Limited  
 Anderson, M., directeur, Ligue canadienne de transports industriels  
 Anspach, M. R., administrateur de la circulation, Weyerhaeuser Canada Ltd., Prince Albert Pulp and Paper  
 Appadale, M. Dennis, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrielles, Canadian Pacific  
 Archambault, M. Robert, avocat, ministère de la Justice  
 Armistage, M. R., directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique  
 Ballard, M. R.F., gérant, stratégies, explosifs, Canadian Industries Limited  
 Balnis, M. Richard, attaché de recherche, Syndicat canadien de la fonction publique  
 Barbeau, M. Victor, sous-ministre adjoint, Groupe de surface, ministère des Transports  
 Bélanger, M. Jean M., président, Association canadienne des fabricants de produits chimiques  
 Benjung, M. Peter, coordonnateur du transport à l'achet, Canadian Industries Limited  
 Bennett, M. G. E., vice-président, transport, Council of Forest Industries of British Columbia  
 Bland, M. Brian W., vice-président, Chamber of Shipping of British Columbia  
 Bloodworth, Mme Margaret, conseiller général intermédiaire, ministère des Transports  
 Boyle, M. Andrew, secrétaire trésorier et vice-président exécutif, Syndicat international des marins canadiens  
 Brennan, M. M., sous-ministre adjoint associé, politiques et coordination, ministère des Transports  
 Brogan, M. Michel, directeur des achats et du transport, Chrysler Canada Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association  
 Brown, M. Jim, administrateur délégué, Institut canadien des Engrais  
 Buller, M. J., président, Comité des transports, Association des manufacturiers canadiens  
 Cahill, Mme Raymonde, ancienne présidente, Transport 2000  
 Cameron, Mme Christina, directrice générale, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux, Service canadien des parcs, ministère de l'Environnement  
 Carter, M. Frank H., avocat général, Wabush Mines/Pickands Mather Co.  
 Cash, M. Stephen L., gérant, stratégies, produits du soufre, Canadian Industries Limited  
 Churcher, M. Colin, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports  
 Clarke, M. J. Y., président, Association canadienne des industries maritimes  
 Coleridge, M. James, directeur du développement touristique, Tourism Vancouver  
 Cope, M. Raymond R., président, Ontario Trucking Association  
 Cowan, M. James S., Stewart, Mackeen & Covert, conseiller juridique de Scotia Investments Ltd.  
 Da Sylva, M. Normand, directeur des Services de santé, Association médicale canadienne  
 Dallbard, M. Jacques, directeur général, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine  
 Davies, M. Peter, secrétaire, Association canadienne des importeurs d'automobiles; premier vice-président, Association des importateurs canadiens inc.  
 De Ruiter, M. M. A., directeur des affaires maritimes, ministère des Transports des Pays-Bas, Consultative Shipping Group  
 Deschênes, M. Bernard M., président, Bureau canadien de la sécurité aérienne

- TC-22-F— Sinclair, Gordon, brief, 22:5  
 —TC-22-G— Dawes, Peter, brief, 22:5  
 —TC-26-1— Bennett, G. E., document, 26:4  
 —TC-26-2— Clarke, J. Y., document, 26:4  
 —TC-34-A— Algoma Central Railway, brief dated September 19, 1988, signed by S. A. Black, Vice-President, Letter from Department of Justice, 35:5  
 —TC— 49-01 — Parkin, Judy, Parkin Services, letter, 27:4  
 —TC— 49-02 — Rodgers, John, Chairman, Prince Rupert Convention and Visitors Bureau, letter, 27:4  
 —TC— 49-03 — Kennedy, Paul, President, Prince Rupert Chamber of Commerce, letter, 27:4  
 —TC— 49-04 — Weir, D. G., administrator, Village of Port Edward, letter, 27:4  
 —TC— 49-05 — Smith, W., administrator, City of Prince Rupert, letter, 27:4  
 —TC— 49-06 — Frisen, George, administrator, The Highlander Inn, letter, 27:4  
 —TC— 49-07 — Barnewall, B. E., administrator, Skeena-Queen Charlotte Regional District, letter, 27:4  
 —TC— 49-08 — Youden, H. C., President, Prince Rupert Hotels Association, letter, 27:4  
 —TC— 49-09 — Merry, Ken, manager, Farwest Bus Line, letter, 27:4  
 —TC— 49-10 — Bruusgaard, T., Director of Economic Development, NOREDCO, letter, 27:4  
 —TC— 49-11 — Reynolds, C. Peter, Vice-President, Exploration Cruise Lines, letter, 27:4  
 —TC— 49-12 — Prince Rupert Daily News, May 20, 1988, article by S. Rattian, 27:5  
 —TC— 49-13 — The Province, May 22, 1988, article by Canadian Press, 27:5  
 —TC-51-A— President of the Treasury Board, release dated June 6, 1988, 28:5  
 —TC-52-A— Prince Rupert Port Authority, letter, 29:4  
 —TC-52-B— British Columbia Coast Pilots Limited, letter, 29:4  
 —TC-52-C— Stevenson Kellogg Ernst & Whinney, letter, 29:4  
 —TC-52-D— Canadian Airlines International, letter, 29:4  
 —TC-52-E— Pacific Pilotage Authority, letter, 29:4  
 —TC-52-F— Empire Stevedoring Company Ltd., letter, 29:4  
 —TC-52-G— Economic Development Commission, letter, 29:4  
 —TC-52-H— Smith Paper Limited, letter, 29:5  
 —TC-52-I— International Longshoremen's & Warehousemen's Union, dated June 7, 1988, signed by D.P. Garcia, President, letter, 29:5  
 —TC-52-J— Reurs, John, brief, 29:5  
 —TC-52-K— Reurs, John, supplemental brief, 29:5  
 —TC-52-L— Letter dated June 9, 1988, from British Columbia and Yukon Hotels Association to the Prime Minister, signed by Mr. Frederick G. Riggs, Executive Vice-President, 29:5  
 —TC-52-M— Sjoquist, M., brief, 29:5

- Documents déposés—Suite  
 Pièces justificatives—Suite  
 —TC-22-A— Deschênes, M. Bernard M., mémoire, 22:4  
 —TC-22-B— MacLaren, M. Ken, mémoire, 22:4  
 —TC-22-C— Nickels, M. Carl, mémoire, 22:4  
 —TC-22-C1— Nickels, M. Carl, document, 22:4  
 —TC-22-D— Cahill, Mme Raymond, mémoire, 22:4  
 —TC-22-D1— Cahill, Mme Raymond, document, 22:4  
 —TC-22-E— Carter, M. Frank H., mémoire, 22:5  
 —TC-22-F— Sinclair, M. Gordon, mémoire, 22:5  
 —TC-22-G— Dawes, M. Peter, mémoire, 22:5  
 —TC-26-1— Bennett, M. G. E., document, 26:4  
 —TC-26-2— Clarke, M. J. Y., document, 26:4  
 —TC-34-A— Algoma Central Railway, mémoire date du 19 septembre 1988, signé M. S. A. Black, vice-président, Raitl, 35:4  
 —TC-34-B— Lettre du ministère de la Justice, 35:5  
 —TC— 49-01 — Parkin, Mme Judy, Parkin Services, lettre, 27:4  
 —TC— 49-02 — Rodgers, M. John, président, Prince Rupert Convention and Visitors Bureau, lettre, 27:4  
 —TC— 49-03 — Kennedy, M. Paul, président, Prince Rupert Chamber of Commerce, lettre, 27:4  
 —TC— 49-04 — Weir, M. D. G., administrateur, Village of Port Edward, lettre, 27:4  
 —TC— 49-05 — Smith, M. W., administrateur, Ville de Prince Rupert, lettre, 27:4  
 —TC— 49-06 — Frisen, M. George, administrateur, The Highlander Inn, lettre, 27:4  
 —TC— 49-07 — Barnewall, M. B. E., administrateur, Skeena-Queen Charlotte Regional District, lettre, 27:4  
 —TC— 49-08 — Youden, M. H. C., président, Prince Rupert Hotels Association, lettre, 27:4  
 —TC— 49-09 — Merry, M. Ken, gérant, Farwest Bus Line, lettre, 27:4  
 —TC— 49-10 — Bruusgaard, M. T., directeur du développement économique, NOREDCO, lettre, 27:4  
 —TC— 49-11 — Reynolds, M. C. Peter, vice-président, Exploration Cruise Line, lettre, 27:4  
 —TC— 49-12 — Prince Rupert Daily News, 20 mai 1988, article signé M. S. Rattian, 27:5  
 —TC— 49-13 — The Province, 22 mai 1988, article de la Presse canadienne, 27:5  
 —TC-51-A— Président du Conseil du Trésor, 6 juin 1988, communiqué, 28:5  
 —TC-52-A— Prince Rupert Port Authority, lettre, 29:4  
 —TC-52-B— British Columbia Coast Pilots Limited, lettre, 29:4  
 —TC-52-C— Stevenson Kellogg Ernst & Whinney, lettre, 29:4  
 —TC-52-D— Canadian Airlines International, lettre, 29:4  
 —TC-52-E— Pacific Pilotage Authority, lettre, 29:4  
 —TC-52-F— Empire Stevedoring Company Ltd., lettre, 29:4  
 —TC-52-G— Economic Development Commission, lettre, 29:4  
 —TC-52-H— Smith Paper Limited, lettre, 29:5  
 —TC-52-I— Syndicat international des débardeurs et magasiniers, datée 7 juin 1988, signée par M. D.P. Garcia, président, lettre, 29:5  
 —TC-52-J— Ruers, M. John, mémoire, 29:5  
 —TC-52-K— Ruers, M. John, mémoire supplémentaire, 29:5  
 —TC-52-L— Lettre datée 9 juin 1988, de la British Columbia & Yukon Hotels Association au premier ministre, signée par M. Frederick G. Riggs, vice-président exécutif, 29:5  
 —TC-52-M— Sjoquist, M., mémoire, 29:5



[illegible]



**Appendices**  
 —Letter dated July 4, 1988 from Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Department of Transport, to the Clerk of the Committee, 33A:1-3

**Documents tabled**  
 —Barbeau, Victor, Assistant Deputy Minister, Department of Transport, letter dated June 28, 1988, to the Clerk of the Committee, 33:4-5  
 —Barr, D. A., Executive Director, Communications Division, Ministry of Transportation and Communications, Ontario, telegram, 1:9  
 —Bland, Brian W., Vice-President, Chamber of Shipping of British Columbia, letter to Chairman, 30:4  
 —Chairman (Langlois), confidential document prepared by Research Branch, Library of Parliament, 22:6  
 —Chrétien, Jean B., Executive Assistant, Quebec Minister of Communications, telegram, 1:8-9  
 —du Plessis, Raymond L., Law Clerk and Parliamentary Counsel, letter to Acting Chairman, 34:4-5  
 —Lane, J. Gary, Minister of Finance, Saskatchewan, letter to Senator Langlois, 1:8  
 —Levert, Lionel, Secretary and General Counsel, Statute Revision Commission, letter in response to question from Senator The-riault, 4:4  
 Exhibits

—TC-15-A — California Highway Patrol, 15:5  
 —TC-15-B — Truck Safety Improves in U.S. Since Reregulation, 15:5  
 —TC-15-C — Deregulation, Highway Safety Not Connected, 15:5  
 —TC-15-D — Packwood Bill, Operations of Foreign Motor Carriers, 15:5-6  
 —TC-15-E — Unsafe Statistics, Wall Street Journal, April 7, 1987, 15:6  
 —TC-15-F — "Stop Deregulation of Truck Transportation," dated June 19, 1987, video-cassette, 15:4  
 —TC-16-A — Deregulation and Airline Employment "Myth Versus Fact", 16:4  
 —TC-16-B — An Analysis of the Revenue Impact Upon the Canadian Railways of the Competitive Access provisions of Bill C-18, 16:4  
 —TC-16-C — U.S. and Canadian Railway Industry Economic, Regulatory Frameworks: Implication for Railway Productivity and Competitiveness, 16:4  
 —TC-16-D — Bill C-18, Rail Labour Impact Study, 16:4  
 —TC-16-E — The American Experience in Rail Deregulation and its Relevance to Canada, 16:4  
 —TC-16-F — The Macroeconomic Implications of Freedom to Move, 16:4  
 —TC-16-G — Report on Trucking and Railroad Deregulation in the United States, 16:4  
 —TC-16-H — Comparative Analysis of Airline performance in Canada and the United States, 16:4  
 —TC-16-I — Final Report, The Impact of Proposed Regulatory Reform on Extraprovincial Trucking, 16:4  
 —TC-16-J — Impact analysis of competitive line rate provisions — An update, 16:4  
 —TC-16-K — Provisions of Bill C-18 respecting the protection of public interest, 16:4  
 —TC-16-L — Amendments to the Bill respecting national transportation, 16:5  
 —TC-16-M — Canadian Motor Vehicle Traffic Accident Statistics, 16:5  
 —TC-16-N — Commercial and Industrial Analysis, 16:5

## INDEX

**Appendices**  
 —Lettre du 4 juillet signée par M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, ministère des Transports, adressée au Greffier du Comité, 33A:1-3

**Documents déposés**  
 —Barbeau, M. Victor, sous-ministre adjoint, lettre datée du 28 juin 1988, adressée au Greffier du Comité, 33:4-5  
 —Barr, M. D. A., directeur exécutif, Communications Division, Ministry of Transportation and Communications, Ontario, télé-gramme, 1:9  
 —Bland, M. Brian W., vice-président, Chamber of Shipping of British Columbia, lettre au président, 30:4  
 —Chrétien, M. Jean B., directeur de cabinet, ministère des Communications du Québec, télégramme, 1:8-9  
 —du Plessis, M. Raymond L., légiste et conseiller parlementaire, lettre au président interimaire, 34:4-5  
 —Lane, M. J. Gary, ministre des Finances, Saskatchewan, lettre au sénateur Langlois, 1:8  
 —Levert, M. Lionel, secrétaire et avocat général, Commission de révision des lois, lettre en réponse à la question du sénateur The-riault, 4:4 1:5, 16  
 —Président, document confidentiel préparé par le service de recherche, Bibliothèque du Parlement, 22:6  
 Pièces justificatives

—TC-15-A — California Highway Patrol, 15:5  
 —TC-15-B — Truck Safety Improves in U.S. Since Deregulation, 15:4  
 —TC-15-C — Deregulation, Highway Safety Not Connected, 15:5  
 —TC-15-D — Packwood Bill, Operations of Foreign Motor Carriers, 15:5-6  
 —TC-15-E — Unsafe Statistics, Wall Street Journal, April 7, 1987, 15:6  
 —TC-15-F — "Stop Deregulation of Truck Transportation", du 19 juin 1987, vidéo-cassette, 15:4  
 —TC-16-A — Déréglementation et emploi dans l'industrie du transport aérien, «Du rêve à la réalité» 16:4  
 —TC-16-B — Analyse de l'incidence des dispositions du Projet de Loi C-18 relatives à l'accroissement de la concurrence sur les recettes des chemins de fer canadiens, 16:4  
 —TC-16-C — Les cadres économiques et réglementaires des chemins de fer du Canada et des États-Unis: leurs incidences sur la productivité des chemins de fer, Etude de l'incidence du Projet de Loi C-18 sur la main-d'oeuvre ferroviaire, 16:4  
 —TC-16-E — L'expérience américaine de déréglementation ferroviaire et sa pertinence pour le Canada, 16:4  
 —TC-16-F — Aller sans entraves: les conséquences macro-économiques, 16:4  
 —TC-16-G — La déréglementation du camionnage et du transport ferroviaire aux États-Unis, 16:4  
 —TC-16-H — Analyse comparative du rendement des lignes aériennes au Canada et aux États-Unis, 16:4  
 —TC-16-I — Rapport final, l'incidence du projet de réforme de la réglementation sur le camionnage extra-provincial, 16:4  
 —TC-16-J — Mise à jour de l'analyse de l'incidence des dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels, 16:4  
 —TC-16-K — Dispositions du Projet de loi C-18 protégeant l'intérêt public, 16:4

- Willcott, Mme Linda, agent de recherche et de programme, Services éducatifs, Congrès du Travail du Canada—*Suite*  
 Exposé, 32:27-32
- Willcox, M. Rob, directeur adjoint au transport, General Motors du Canada Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association  
 Bill C-18, discussion, 17:61-3, 66, 69-71
- Wisconsin (États-Unis)  
 Commissaire des transports, lettre, citation, 15:29  
 Industrie du transport, dérèglementation, lacunes, 15:29
- Withers, M. R., sous-ministre, ministère des Transports  
 Bill C-18  
 Discussion, 19:6, 9-16, 18, 24-35, 37-8, 40-6, 49, 21:63-75  
 Exposé, 19:5-9  
 Remarques d'ouverture, 19:5
- Yellow Freight Lines, 15:36,56
- Young, M. Don, Congressman (États-Unis)  
 Projet de loi concernant bateaux battant pavillon étranger, présentation, communiqué, citations, 29:39
- Voir sur pages suivantes, listes d'appendices, de documents et de témoigns*

Via Rail Canada Inc.—*Suite*  
Concurrence, autres modes, 16:41-2  
Entretien, 16:43-4  
Gares  
Entretien et inspections, système, 35:34  
Patrimoniales, préservation, coopération avec municipalités, 35:33-4  
Sociétés ferroviaires, relations, 16:42, 44

Volailles  
Poulet, prix, comparaison Colombie-Britannique, état de Washington, 29:15

Voyageurs, transport ferroviaire, Loi, 16:44

Wabush Mines Group

Bill C-18  
Appui, 22:62  
Chambre des communes, Comité des Transports  
Comparution, 2 avril 1987, 22:64  
Mémoire, référence, 22:41  
Compagnie Iron Ore, amendements proposés, préoccupations, 22:63-4  
Mémoire, erreurs, 22:62-3  
Compagnie Iron Ore du Canada  
Relations, 15:19; 22:40-1; 23:19-20  
Tarifs, négociations, 22:68-9  
Mines, fermes, participation, 22:62  
Pickands/Mather co., relations, 22:62  
Propriété, 22:64

Wardair

Part du marché, 22:75-6

Weinberg, M. Edward, conseiller, Bureau de réforme des règlements économiques, ministre des Transports  
Bill C-18, discussion, 24:37-8

Westar Mining Limited

Productivité, augmentation, 1982-1987, 20:63  
Travailleurs, syndicalisation, 20:68

Weyerhaeuser Canada Ltd.

Saskatchewan, division  
Bill C-18, opinion, appui, 20:47  
Renseignements généraux, 20:47-8, 50-2, 55

White, M. Graeme, directeur des transports, Lake Ontario Cement  
président, Comité martin, Association des manufacturiers canadiens  
Bill C-21, teneur  
Discussion, 9:7-9  
Exposé, 9:5-7

Wiersma, M. Don, directeur du transport, Association des manufacturiers canadiens  
Bill C-18, discussion, 18:61-4, 66-7, 69-70  
Bill C-19, discussion, 18:61-4, 66-7, 69-70  
Bill C-21, teneur, discussion, 9:7-9

Wilcott, Mme Linda, agent de recherche et de programme, Services éducatifs, Congrès du Travail du Canada  
Bill C-105  
Discussion, 32:32-7, 40, 42



- Weinberg, Edward, Economic Regulatory Reform, Department of Transport 24:37-8
- Bill C-18, discussion, 24:37-8
- Westar Mining Limited
- Productivity, increase, 1982-87, 20:63
- Workers, unionization, 20:68
- Western Grain Transportation Act
- Subsidies to railways, 17:30
- Weyerhaeuser Canada Ltd.
- Background information, 22:47-8, 50-2, 55
- Bill C-18, views, support, 20:47-50
- White, Graeme, Manager of Transportation, Lake Ontario Cement Chairmen, Canadian Manufacturers' Association
- Bill C-21, subject-matter
- Discussion, 9:7-9
- Statement, 9:5-7
- Wiersma, Don, Manager of Transportation, Canadian Manufacturers' Association
- Bill C-18, discussion, 18:61-4, 66-7, 69-70
- Bill C-19, discussion, 18:61-4, 66-7, 69-70
- Bill C-21, subject-matter, discussion, 9:7-10
- Wilcott, Linda, Research and Program Developer, Educational Services, Canadian Labour Congress
- Bill C-105
- Discussion, 32:32-7, 40, 42
- Statement, 32:27-32
- Wilcox, Rob, Assistant Director of Transportation, General Motors of Canada Ltd., Motor Vehicle Manufacturers' Association
- Bill C-18, discussion, 17:61-3, 66, 69-71
- Wisconsin
- Transportation industry, deregulation, problems, 15:29
- Commissioner of Transportation, letter, quotation, 15:29
- Withers, R., Deputy Minister, Department of Transport
- Bill C-18
- Discussion, 19:6, 9-16, 18, 24-35, 37-8, 40-6, 49; 21:63-75
- Opening remarks, 19:5
- Statement, 19:5-9
- Yellow Freight Lines, 15:36, 56
- Young, Don, Congressman (United States)
- Introduction of legislation re foreign flag ships, press release, quotations, 29:39
- See following pages for lists of appendices, documents and witnesses
- Via Rail Canada Inc.
- Bill C-205
- Amendments proposed, 35:31, 32, 35
- Préoccupations, 35:31-2
- Van-Kam Freighways Ltd.
- Camionnage, dérèglementation, opinion, 15:28-30
- Renseignements généraux, 15:27-8, 30, 31
- Vancouver
- Marathon Realty, deuxième gare maritime, proposition de construction, 29:40
- Port, trafic de conteneur, concurrence avec Seattle, 29:12, 13
- Port de paquebots de croisière, valeur, 29:23-4, 40
- Vancouver Hotel Association
- Bill C-52
- Opinion, 29:38-9
- Président, lettre au premier ministre, ministre des Finances, ministre des Transports, parlementaires, référence, 29:40
- Recommandation, 29:39
- Renseignements généraux, 29:38
- Union internationale des télécommunications, 1:17
- United States Line
- Disparition, 8:24; 10:6
- Université McGill
- Institut de gestion, étude, citation, références, 15:63
- Université Northwestern, Evanston, Illinois
- Conférence sur dérèglementation des transports et sécurité, juin, 1987
- But, 19:5
- Conclusions, 19:6-7
- Université Queen's
- Policy study: *Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace*, étude réalisée en 1987, citation, 32:29
- Urbanisation
- Canada
- Répartition, 22:56
- Taux, 21:68
- Vallée, M., Emilie, adjoint exécutif de la présidente, Congrès du Travail du Canada
- Bill C-105, discussion, 32:33-5, 37, 42
- van Roggen, honorable George, sénateur (Vancouver-Point Grey)
- Bill C-52, 29:9, 12-25, 28, 30, 34-8; 30:7-9, 10; 32:7-8
- Van-Kam Freighways Ltd.
- Camionnage, dérèglementation, opinion, 15:28-30
- Renseignements généraux, 15:27-8, 30, 31
- Vancouver
- Marathon Realty, deuxième gare maritime, proposition de construction, 29:40
- Port, trafic de conteneur, concurrence avec Seattle, 29:12, 13
- Port de paquebots de croisière, valeur, 29:23-4, 40
- Vancouver Hotel Association
- Bill C-52
- Opinion, 29:38-9
- Président, lettre au premier ministre, ministre des Finances, ministre des Transports, parlementaires, référence, 29:40
- Recommandation, 29:39
- Renseignements généraux, 29:38
- Via Rail Canada Inc.
- Bill C-205
- Amendements proposés, 35:31, 32, 35
- Préoccupations, 35:31-2
- U.S.A. Today
- Camionnage, industrie, faillites, nombre, article, référence, 21:76
- Transport aérien, problèmes, éditorial, 16 juillet 1987, citation, 22:76
- Union internationale des télécommunications, 1:17
- United States Line
- Disparition, 8:24; 10:6
- Université McGill
- Institut de gestion, étude, citation, références, 15:63
- Université Northwestern, Evanston, Illinois
- Conférence sur dérèglementation des transports et sécurité, juin, 1987
- But, 19:5
- Conclusions, 19:6-7
- Université Queen's
- Policy study: *Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace*, étude réalisée en 1987, citation, 32:29
- Urbanisation
- Canada
- Répartition, 22:56
- Taux, 21:68
- Vallée, M., Emilie, adjoint exécutif de la présidente, Congrès du Travail du Canada
- Bill C-105, discussion, 32:33-5, 37, 42
- van Roggen, honorable George, sénateur (Vancouver-Point Grey)
- Bill C-52, 29:9, 12-25, 28, 30, 34-8; 30:7-9, 10; 32:7-8
- Van-Kam Freighways Ltd.
- Camionnage, dérèglementation, opinion, 15:28-30
- Renseignements généraux, 15:27-8, 30, 31
- Vancouver
- Marathon Realty, deuxième gare maritime, proposition de construction, 29:40
- Port, trafic de conteneur, concurrence avec Seattle, 29:12, 13
- Port de paquebots de croisière, valeur, 29:23-4, 40
- Vancouver Hotel Association
- Bill C-52
- Opinion, 29:38-9
- Président, lettre au premier ministre, ministre des Finances, ministre des Transports, parlementaires, référence, 29:40
- Recommandation, 29:39
- Renseignements généraux, 29:38
- Via Rail Canada Inc.
- Bill C-205
- Amendements proposés, 35:31, 32, 35
- Préoccupations, 35:31-2

- United States Line**  
Demise, 8:24; 10:6
- Urbanization**  
Canada  
Breakdown, 22:56  
Rate, 21:68
- Vallée, Emilie, Executive Assistant to the President, Canadian Labour Congress**  
Bill C-105, discussion, 32:33-5, 37, 42
- van Roggen, Hon. George, Senator (Vancouver-Point Grey)**  
Bill C-52, 29:9; 12-25, 28, 30, 34-8; 30:7-9, 10; 32:7-8
- Van-Kam Freightways Ltd.**  
Background and information, 15:27-8, 30, 31  
Trucking, deregulation, views, 15:28
- Vancouver**  
Cruise ship facility, value, 29:23-4, 40  
Marathon Realty, proposal for second cruise ship facility, 29:40  
Port, container traffic, competition with Seattle, 29:12, 13
- Vancouver Hotel Association**  
Background and information, 29:38  
Bill C-52
- Letter of President to Prime Minister, Minister of Finance, Minister of Transport, members of Parliament, reference, 29:40**  
Recommendation, 29:39  
Views, 29:38-9
- Via Rail Canada Inc.**  
Bill C-205  
Amendments proposed, 35:31, 32, 35  
Concerns, 35:31-2  
Competition with other modes, 16:41  
Maintenance, 16:43-4  
Railway stations  
Heritage, preservation, cooperation with municipalities, 35:33-4  
Maintenance and inspection system, 35:34
- Wabush Mines Group**  
Bill C-18  
Brief, errors, 22:62-3  
House of Commons, Committee on Transportation  
Appearance, April 2, 1987, 22:64  
Presentation, reference, 22:41  
Iron Ore Company, proposed amendments, concerns, 22:63-4  
Support, 22:62  
Iron Ore Company of Canada  
Rate negotiations, 22:68-9  
Relations with, 15:19; 22:40-1; 23:19-20  
Mine closures, involvement, 22:62  
Ownership, 22:64  
Pickands/Mather, relationship, 22:62
- Wages and salaries**  
Two-tiered system, explanation, 15:64; 21:9, 22, 31
- Wardair**  
Market share, 22:75-6
- Travacon Research Limited**  
Etude faite pour ministère des Transports, février 1987 sur chemins de fer  
Bill C-18, répercussions sur les revenus, citation, 17:60  
Pertes prévues, référence, 21:57
- Travail, ministère**  
Camionnage  
Carnet de route, exigence, absence, 22:33  
Heures de travail, réglementation, application, absence, 22:25, 28
- Travail, santé et sécurité**  
Médecine du travail, développement, 31:10  
Médecine du travail, spécialistes  
Bill C-105, postes désignés, développement de critères médicaux, nécessité, 31:18  
Fonctions, 31:10-1  
Provinces, adoption des lois, 31:10  
Travailleurs sous stress, traitement, 31:18
- Tucker, M. William, directeur, programmes de sécurité, Bureau canadien de la sécurité aérienne**  
Bill C-18, discussion, 22:16, 21
- Turner, honorable Charles Robert, sénateur (London), (Président sup-  
pléant, Fascicules 26,31-35)**  
Bill C-3, teneur, discussion, 1:21, 24, 42, 52; 2:9-10  
Bill C-4, teneur, discussion, 1:28  
Bill C-21, teneur, 6:18-9, 23, 41; 7:24, 37-8  
Bill C-52, 26:9; 27:10-1, 13, 17-20, 23-4; 28:10 29:25-6  
Procédure, 26:5, 7, 9, 14, 18; 32:7, 8  
Bill C-105
- Accidents aux passages à niveau, 30:24-5**  
Application, 30:12-3  
Art, 18(1)(c)(iv), 33:15-7, 21-2, 24-8  
Comité consultatif, 30:20-1  
Emplois, qualifications, exigences, 30:13  
Examens médicaux, 31:17-8, 32; 33:32, 39  
Heures de travail, 30:18-9, 22-3; 32:24-6  
Inspections, 30:13-6  
Procac, 30:16  
Procédure, 31:6, 14, 18-9, 24, 31, 33, 37-8; 32:15, 27, 43, 55; 33:10, 14, 17-9, 20, 21, 28-9, 30, 32, 33, 36, 37, 38, 41, 42  
Programme d'aide aux employés, 32:23-4  
Ratification, 33:23  
«Règle G», 30:22-5; 32:53-4  
Règlements, 30:17-20; 32:26-7  
«Sécurité ferroviaire», 33:20  
Test de dépistage des drogues, 31:33; 32:42-3  
Wagons américains, 30:17  
Bill C-131, procédure, 32:8, 15  
Bill C-205, 34:11, 12, 13; 35:29  
Procédure, 34:7, 14-5; 35:7, 12, 21, 22, 24, 25, 30, 35, 37, 43, 45, 46, 47
- Trask, M. R., président du comité des transports, British Columbia Council of Forest Industries**  
Bill C-18  
Discussion, 20:43-7  
Exposé, 20:40-3
- Transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales, Loi**  
Voir  
Bill C-19

# United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

Code of conduct for liner conferences, 7:20; 11:6

Shipping, overcapacity, report, reference, 11:17

## United States

Airline Deregulation Act, 1978, labour-protection provisions,

application, lack, 20:79

Canadian truckers, moratorium on issuing licences, 15:60

Congress, deregulated air service, concerns, 21:64

Department of Labor, survey, airline workers, displacement, 20:78,

79-80

Federal Aviation Administration (FAA), pilots, flight hours per

week, restrictions, enforcement, 19:32

Federal Maritime Commission, shipping conferences, rates, jurisdic-

tion, 17:25

Federal Railroad Administration, drug testing, prescription, 31:22

Jones Act

Coasting trade, provisions, 27:9

Lobby group, effect on Free Trade Agreement, 27:14

Purpose, 27:14

National Transportation Safety Board

Canadian Aviation Safety Board, relations, 22:8

Delta Airlines, incidents over Atlantic, investigation, "accredited

representative", 22:11

Deregulation, safety, link, study, results, 22:8

Senate, warning to airline industry, 15:29

Ships, other flags, control, 5:19

Shipping Act, 1916

Difficulties, 7:16

Federal Maritime Commission, powers, 7:16

Stagers Act, 15:16-7, 23

Competitive access

Attitude towards, 17:41-2

Canadian railways, lack of, 17:28, 30

Employment, effect, 20:82

Experience, problems, 17:17

Historical background, 17:39, 41-2

Logistics costs, savings, 18:69-70

Purpose, results, 17:30

Trade and commerce power, jurisdiction, 23:31

Transportation companies, foreign ownership, limitations, 22:76

U.S. Passenger Shipping Act of 1886

Carriage of passengers between two U.S. ports by foreign vessels,

prohibition, 29:9

Interpretation, consequences, 29:22

Puerto Rico, exemption, 29:22, 34-5

Regulations, revision, impact on west coast cruise trade, 29:10

U.S. Shipping Act of 1984

Federal Maritime Commission, role, 5:20; 7:16

Nature, 7:9

Provisions, scope, 5:7, 20; 7:16; 9:13

Purposes, 5:19-20; 6:41

Review, 14:22

Provision for, 5:23 7:16; 8:7; 9:12-3; 11:11

Service contracts

"Essential terms", 5:25

Japanese experience, 8:8-9

Numbers filed, 5:23, 24; 9:10

Problems, 5:22-4; 6:39; 9:10

Regulations, review, 5:23-4; 7:17; 11:11

U.S. Water Resources Development Act of 1986

International advisory group, Canada, U.S., 5:27

Purpose, 5:28

Quotations, 5:27

See also particular subjects

## Transports maritimes—Suite

Croisières, industrie—Suite

«Sally Lakers», but, 27:11

Système d'exemption, difficultés, 26:7-8; 27:7

Transport maritime intercoûtier, position concurrentielle, 27:12

Etats-Unis, sociétés de transport maritime, protection contre prise

de contrôle étrangère, 26:16

Lignes régulières, industrie

Associations d'expéditeurs, E.-U., expansion, 6:10-1

Atlantique, région, Bill C-18, Bill C-19, support, 18:41-2

Canada, unités impériale et métrique, utilisation, incidents,

absence, 3:9

Caractéristiques, 6:27-8

Compagnies contrôlées, 5:21

Concurrence, situation, côte ouest, Atlantique Nord, 12:14

«Concurrence destructive», résultats, 8:6, 9-10

Conditions du marché, problèmes, 11:20

Connaissances, traitement électronique, 6:26

Conseil des expéditeurs

Concept, origine, intention, 6:21; 7:20-1, 25

Conférences maritimes, relations, préoccupations, 6:12; 7:21

Représentation, problèmes, 6:24-5, 38, 41, 43; 7:20-1

Conteneurisation

Capacité, augmentation, 6:10

Effets, 6:14, 25, 28

Concurrence 6:28; 11:20

Conférences, 6:25

Transports, dimensions, 6:14

Petit exportateur, choix, 6:42-3

Conteneurs, trafic, détournement de Vancouver à Seattle, 29:13

Contrats confidentiels, position, 14:23

Etats-Unis

Canada, comparaison, 7:8-10

Déréglementation, répercussions sur coûts, 15:63

Expéditeurs, Ludwick and Associates, étude, 6:15

Flottes privées, répercussions, 12:18

Lignes commerciales Caraïbes

Canadian, U.S. ports, options, 8:19

Retour à vide, 8:21-2

Lignes commerciales de l'Atlantique Nord

Dollar, chute, influence sur importations, 11:18

Porte à porte, tarif, pourcentage, 17:23

Services, 5:21

Lignes commerciales du pacifique

Transports, service, côte ouest, Vancouver, 8:24, 25-6

Loi sur la concurrence, exemption, 14:21

Porte à porte, augmentation, 6:26

Structures, problèmes, 6:27-8

Surcapacité, causes, conséquences, 6:14, 15, 16, 18, 20, 40;

11:17

Tarif, catégories, 5:21-2

Taux forfaitaire, avantages, 6:40

Trafic des vraciers, différences, 5:6-7, 17

Transitaires, fonction, croissances, 6:10

Marins canadiens, taux de chômage, 29:44

Régistre de la marine marchande du Canada, retraits, 28:12

Règles internationales régissant l'impôt et l'immatriculation, prati-

ques discriminatoires, 28:12

Transports routiers, Loi de 1987

Voir

Bill C-19



- Transports et des communications, Comité sénatorial permanent—**  
*Suite*  
 Ordres de renvoi, 1:3; 3:3; 5:3; 14:3-4; 25:3; 30:3; 32:3; 34:3  
 Programme et procédure, Sous-comité, rapport au Comité, premier, 1:7-8; 37  
 Rapports au Sénat  
 Bill C-3, teneur, sans amendement, 2:5; 6:11  
 Bill C-4, teneur, sans amendement, 1:10; 36  
 Bill C-18  
 Plan de travail, accélération, 15:7  
 Tel que modifié, 24:11; 54  
 Bill C-19  
 Plan de travail, accélération, 15:7  
 Tel que modifié, 24:6; 11; 34  
 Bill C-21, teneur  
 Rapport provisoire, 13:6-7  
 Sans amendement, 14:7  
 Bill C-39, sans amendement mais avec commentaires, 4:7-11  
 Bill C-105, avec amendement, 33:9  
 Bill C-205, sans amendement, mais avec commentaire, 34:5; 35:6  
 Réponse au sénateur Guy Charbonneau concernant le budget, 6:4  
 Réunion d'organisation, 1:11-7  
 Réunions, heures, 1:6; 13:6; 15:6  
 Sénateur Adams, soumission d'une liste de groupes des Territoires canadiens désirant comparatire, 15:5  
 Travaux futurs, 1:13; 16; 2:11-2; 31:37-8
- Transports maritimes**  
 Cabotage  
 Bill C-52  
 Croisière  
 Côte ouest, répercussions, 27:16; 29:31-2  
 Domestique, protection, 25:7  
 Internationale, exception, 25:6; 11  
 Définition, répercussions, 29:10  
 Cabotage, définition, politique, 27:10  
 Croisières, industrie  
 Alaska, secteur  
 Colombie-Britannique, ports utilisés, 29:8  
 Croisières, compagnies, participation, 29:30  
 Croisières, grosses  
 Canadiennes, absence, 27:20; 24  
 Nombre, logements, 27:21  
 Croisières, pavillon étranger, nombre, taille, propriété, 29:9  
 Dénrées, achat, 29:15  
 Développement, expansion, historique, 29:29-30; 31  
 Restructuration, répercussions sur les ports de San Francisco, Seattle, 29:14  
 Retombées économiques pour Canada, 29:9; 16; 28; 40  
 Touristes américains, nombre, 29:8  
 Vancouver comme port, nombre, répercussions, 29:39  
 Voyages, allers-retours, options, comparaison, Vancouver, Seattle, 29:37-8  
 Antilles, ports d'escale, concurrence, 29:35-6  
 Croissance mondiale, chiffre d'affaire brut, 29:8  
 Délai de démarrage, importance, 29:31  
 Grands Lacs  
 Diminution, 1981-1986, 27:11  
 Navires canadiens, part, 27:7  
 Historique, transition des traversées aux croisières, 29:30-1  
 Marchandises, transport, Pughwash à Montréal, coûts, comparaison, Canada, navires étrangers, 28:11  
 Mondiales, grandes régions, 29:23  
 Navires, catégories, 25:9
- Trucking industry—Cont'd**  
 Deregulation—Cont'd  
 United States—Cont'd  
 Effects—Cont'd  
 Insurance industry, 22:34; 38; 39  
 New truckers, 22:34  
 Safety  
 Accident rate, link, 15:24; 32; 49; 18:16; 19:16; 21:11  
 Government response, 22:31  
 Studies, conclusions, 18:10; 19:7  
 Safety code, absence, concerns, 19:18  
 Truckers, log-books, requirement, problems, 22:33
- Tucker, William, Director of Security Programs, Canadian Aviation Safety Board**  
 Bill C-18, discussion, 22:16; 21
- Turner, Hon. Charles Robert, Senator (London), (Acting Chairman, Issues 26,31-35)**  
 Bill C-3, subject-matter, 1:21; 24; 42; 52; 2:9-10  
 Bill C-4, subject-matter, 1:28  
 Bill C-21, subject-matter, 6:18-9; 23; 41; 7:24; 37-8  
 Bill C-52, 26:9; 27:10-1; 13; 17-20; 23-4; 28:10 29:25-6  
 Procedure, 26:5; 7:9; 14; 18; 32:7; 8  
 Bill C-105  
 Accidents at railway crossings, 30:24-5  
 American cars, 30:17  
 Clause 18(1)(c)(iv), 33:15-7; 21-2; 24-8  
 Consultative committee, 30:20-1  
 Drug testing, 31:33; 32:42-3  
 Employee assistance programs, 32:23-4  
 Employees, qualifying, requirements, 30:13  
 Hours of work, 30:18-9; 32:24-6  
 Implementation, 30:12-3  
 Inspections, 30:13-6  
 Medical examinations, 31:17-8; 32; 33:32; 39  
 Procar, 30:16  
 Procedure, 31:6; 14; 18-9; 24; 31; 33; 37-8; 32:15; 27; 43; 55; 33:10; 14; 17-9; 20; 21; 28-9; 30; 32; 33; 36; 37; 38; 41; 42  
 Ramification, 33:23  
 Regulations, 30:17-20; 32:26-7  
 "Rule G", 30:22-5; 32:53-4  
 "Safe railway operations", 33:20  
 Bill C-131, procedure, 32:8; 15  
 Bill C-205, 34:11; 12; 13; 35:29  
 Procedure, 34:7; 14-5; 35:7; 12; 21; 22; 24; 25; 30; 35; 37; 43; 45; 46; 47  
 Organization meeting  
 Motion, 1:13  
 Procedure, 1:12-3
- UNCTAD**  
*See*  
 United Nations Conference on Trade and Development
- U.S.A. Today**  
 Air travel, problems, editorial, July 16, 1987 quotation, 22:78  
 Trucking industry, bankruptcies, numbers, article, reference, 20:76
- United Kingdom**  
 Gross national product, per cent devoted to international trade, 11:7  
 Trucking industry, deregulation, effect on innovation, 15:61

- Trucking industry—Cont'd**  
**Canada—Cont'd**  
**Deregulation—Cont'd**  
 Effects—*Cont'd*  
 Consumers, 15:34-5  
 Easy access, intraprovincial routes, 18:8  
 Increase in numbers, 19:12  
 Job creation, 15:34  
 Private fleets, 22:23  
 Railways, 22:23  
 Shippers, 15:34  
 Small, freight costs, 15:29, 31  
**National Safety Code**  
**Bill C-19, importance, 23:9, 14**  
**Canadian Trucking Association, views, 22:24-7**  
 Coming into effect, 19:9  
 Consultation with industry, 23:10  
 Critical aspects, 22:24-5  
 Enforcement, 19:19  
 Funding program, 15:48; 18:16, 18; 22:24; 23:14, 33; 24:17  
 Implementation  
 Agreement, federal, provincial, 14:16; 23:9  
 Delay, 18:8-9, 19-20; 19:12-3; 20:87; 22:25  
 Governments, federal, provincial, views, 22:54  
 National computer network, 15:47; 19:17; 22:31-2  
 Objectives, 15:45; 19:8; 23:9-10  
 Programs already in place, 23:9, 10  
 Provinces, negotiations with, 23:14  
 Significant remaining sections, implementation, 23:10  
 Standards, provinces  
 Compliance dates, 19:11  
 Enforcement, current status, 22:27-8  
 Uniformity, 19:19  
 U.S. truckers, application, difficulties, 22:31  
 Drivers, hours of work, 18:11  
 Economic regulation, safety, linkage, problems, 18:9; 24:20  
 Exports to, imports, from U.S., per cent carried by truck, 22:22  
 For-hire carriers, percentage of revenue earned, 15:55  
 Free trade, concerns, 22:30, 37  
 Insurance rates, cost, importance, 15:33  
 Leased transportation, increase, 19:5; 22:26  
 Owner-drivers, pressures, problems, 18:11  
 Payloads, comparison, Canada, U.S., 18:67  
 Provinces, regulatory bodies, rulings, statutory requirements, 23:24  
 Regulation, jurisdiction, 15:38, 47-8, 55; 19:9-10; 23:23, 27-9  
 Safety, problems, 22:25  
 Solutions, 19:7-8  
 Segments, 22:35  
 Statistics Canada, survey of trucking, 1985, 22:22  
 Truckers, increase, 19:75-85, 22:23  
 U.S. carriers, Canadian operations  
 Advantages, 18:13, 65-6  
 Immigration rules, application, 18:23  
 United Kingdom, deregulation, effect, innovation, 15:61  
 United States  
 Deregulation  
 Application at state level, 22:37  
 Effects  
 Atlantic Canada, 18:44-5  
 Bankruptcy rate, 22:24, 35, 36  
 Canada, 22:29  
 Compensation, 21:11, 13-4; 22:36  
 Concentration, 21:11, 13-4; 22:36  
 Employment, 15:63; 16:7  
 Equipment, average age, 22:34  
 Innovation, 15:61  
 Order que le Comité siège à huis clos, 32:5  
 Vice-président, élection; adoptée, 1:11  
 Témoins devant; élection; adoptée, 15:6  
 Témoins à entendre; adoptée, 14:15  
 avant de déposer le rapport final; adoptée, 20:6  
 Témoignages officiels disponibles dans les deux langues officielles, 18 et C-19; adoptée, 13:5  
 rapport sur le projet d'étude de la teneur des projets de loi C-18  
 Sous-comité du programme et de la procédure, demande de faire  
 Sénateur Turner, à assumer l'intérim jusqu'à l'élection d'un nouveau président; adoptée, 30:6  
 29:5; 30:5  
 Réunion à huis clos sans interprétation ni transcription; adoptée, 4:5; 5:4; 13:4; 15:5, 6; 17:6; 18:6; 21:4; 22:6; 23:4; 24:11; 28:5; adoptée, 14:5  
 Réunion à huis clos avec transcription mais sans interprétation; et C-19; adoptée, 24:11  
 soutien pour travail au cours de l'étude des projets de loi C-18  
 Remerciements au greffier, attachés de recherche et personnel de Rapport des dépenses; adoptée, 1:5, 13  
 Trois premiers paragraphes supprimés; adoptée, 1:8  
 Adopté tel qu'amendé; adoptée, 1:8  
 Rapport, premier  
 Composition, quorum; adoptée, 1:4, 11-2  
 Programme et procédure, Sous-comité  
 1:4, 11  
 Procédure en l'absence du président et du vice-président; adoptée, Président, élection; adoptée, 1:4, 11  
 adoptée, 23:5  
 1987, pour débattre l'état des projets de loi (C-18 et C-19); Président, à communiquer avec le bureau du ministre, le 4 août  
 Organismes nationaux, appel à comparaitre; adoptée, 15:5  
 itée, 1:13  
 Motions courantes visant à faciliter les travaux du comité; adoptée, 1:4-5  
 Mémoires, distribution; adoptée, 1:4-5  
 ment et de séjour, paiement; adoptée, 5:4  
 Matieson, M. Rand, invitation à comparaitre, frais de déplacement; délébérations; adoptée, 33:5, 10  
 Transports, datée 4 juillet 1988 annexée au compte rendu des Lettre de M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, ministère des du ministre à comparaitre; adoptée, 14:6  
 Impression des Procès-verbaux et témoignages; adoptée, 1:4, 12  
 dent et vice-président; adoptée, 26:4, 5  
 Honorable sénateur Turner, à présider durant l'absence des présidents et vice-présidents; adoptée, 1:12  
 Entendre des témoignages et les faire imprimer sans quorum; adont; adoptée, 1:9  
 Délai accordé aux provinces pour répondre à la lettre du président; adoptée, 30:5  
 Comité, se réunir le mercredi 29 juin, pour étudier projet de loi C-52 et C-105; adoptée, 28:5  
 Comité se réunir 2 fois par semaine pour étudier projets de loi C-52 et C-105; adoptée, 28:5  
 Comité, à envoyer des fleurs et des vœux de prompt rétablissement au sénateur et à Madame Robert Muir; adoptée, 29:5  
 Comité, à C.-B. et de l'industrie hôtelière de la C.-B.; adoptée, 28:5  
 Comité, à entendre les témoignages de l'industrie de croisière de et International Committee of Passenger Lines; adoptée, 30:5  
 représentants de la Chamber of Shipping of British Columbia Comité, à entendre le ministre ou son représentant ainsi que des sous le sceau de la confidentialité; adoptée, 7:4  
 Canadian Retail Shippers' Association, liste des membres, remise paraitre; adoptée, 17:6  
 Canadian Motor Vehicle Importers Association, invitation à comparaitre; adoptée, 17:6  
 Motions—*Suite*  
**Transports et des communications, Comité sénatorial permanent—*Suite***

- Transports et des communications, Comité sénatorial permanent—Suite**  
 Motions—Suite  
 Bill C-18—Suite  
 Table analytique; adoptée, 24:11, 53  
 Témoignages officiels disponibles dans les deux langues officielles, avant de déposer le rapport final; adoptée, 20:6  
 Titre; adoptée, 24:11, 53-4  
 Titre et art. 1; différés à plus tard, 24:7  
 Bill C-19  
 Art. 1; adoptée, 24:6, 34  
 Art. 2 à 7; adoptée, 24:4, 30  
 Art. 8, tel que modifiée; adoptée, 24:4-5, 30  
 Art. 33; adoptée, 24:5, 32  
 Art. 34, tel que modifiée; adoptée, 24:5, 33  
 Art. 34(2), amendement; adoptée, 24:5  
 Art. 35, amendement; adoptée, 24:5-6, 34  
 Audiences et rapport, programme; adoptée, 14:6, 27-8  
 Etude, article par article, 22:6  
 Insertion après ligne 27, page 14; adoptée, 24:5-6  
 Président, à présenter, tel que modifié, comme neuvième rapport, 24:11  
 Président, à rapporter, tel que modifié, conformément à l'art. 79 du Règlement; adoptée, 24:6  
 Témoignages officiels disponibles dans les deux langues officielles, avant de déposer le rapport final; adoptée, 20:6  
 Titre; adoptée, 24:6, 34  
 Titre et art. 1; différés à plus tard, 24:4, 30  
 Bill C-21, teneur  
 Ebauche de rapport, déposition comme sixième rapport du Comité; adoptée, 14:5  
 Ebauche de rapport provisoire; adoptée, 13:4  
 Président, autorisation à faire les corrections typographiques dans le texte du cinquième rapport; adoptée, 13:5  
 Rapport provisoire comme cinquième rapport du Comité; adoptée, 13:5  
 Bill C-39  
 Art. 1; adoptée, 3:4, 4:4  
 Art. 2; adoptée, 4:4  
 Art. 3,4,5,6; adoptée, 4:4  
 Art. 7 et 8; adoptée, 4:4  
 Art. 9; adoptée, 4:4-5  
 Art. 10 à 92; adoptée, 4:5  
 Rapport(projet) tel que modifié; adoptée, 4:5  
 Titre; adoptée, 4:5  
 Titre reporté; adoptée, 3:4  
 Bill C-105  
 Art. 1; adoptée, 33:7, 42  
 Art. 2 à 17; adoptée, 33:6, 19  
 Art. 18; adoptée, 33:29  
 Art. 18, version anglaise, modification; retirée, 33:6  
 Art. 19 à 34; adoptée, 33:7, 29  
 Art. 35, tel que modifié; adoptée, 33:7, 42  
 Art. 36 à 43; adoptée, 33:7, 42  
 Art. 44 à 51; adoptée, 33:7, 42  
 Art. 52 à 120; adoptée, 33:7, 42  
 Président, à rapporter, tel que modifié, conformément à l'art. 79 du Règlement; adoptée, 33:7, 42  
 Titre; adoptée, 33:7, 42  
 Titre et art. 1, différés à plus tard; adoptée, 33:6, 18  
 Bill C-131, à rapporter sans amendement; adoptée, 32:6, 15  
 Bill C-205, à rapporter sans amendement; adoptée, 35:5, 47  
 res; adoptée, 34:5  
 Business failures, 18:15  
 British Columbia, rates, 15:30  
 Blue collar workers, 15:34  
 Effects  
 Comparison, U.S., 15:48-9  
 Basic agreement, federal-provincial, 22:29  
 Deregulation  
 Cost of doing business, comparison, U.S., 18:8  
 mates, 18:17, 22-3  
 Carriers, American, awaiting permits to operate in Canada, estimates, 18:22  
 Companies, numbers, 18:22  
 Canadians licensed in U.S., 22:23  
 Americans licensed in Canada, 22:23  
 Carriers  
 Share of north-south trade, increase, 23:18  
 East-west trade, ownership, 23:18  
 Access to U.S., states, difficulties, 18:8  
 Canadian carriers  
 Bill C-19, reverse onus test, truckers, views, 22:30  
 Average debt ratio, 22:36  
 Statistics, availability, 15:24, 44  
 Factors affecting, 15:24-5, 32  
 Causes, 15:45, 50  
 Accident rates  
 Canada  
 Australia, deregulation, effects, 22:36  
**Trucking industry**  
 Study for Transport Canada, February, 1987, railways projected loss, reference, 21:57  
 Revenue impact of Bill C-18, quote, 17:60  
**Travaccon Research Limited**  
 Statement, 20:40-3  
 Discussion, 20:43-7  
 Bill C-18  
**Council of Forest Industries**  
 Trask, R., President, Transportation Committee, British Columbia  
 System, objectives, views, 23:11-2  
 Statistics, accident and fatality, absence, 19:7  
 Shippers, costs, U.S., decrease, 15:63  
 Payments to provinces authorized under Bill C-18, 14:17  
 Labour costs, percent of operating costs, 21:10  
 Infrastructure, comparison, Canada, U.S., 17:82  
 Wages, 15:64, 21:9  
 Truck safety, 17:78-9  
 General Accounting Office, statistics concerning rail and employment, 20:92, 21:9  
 U.S.  
 Shipping costs in regions, effects on, 21:17  
 Reasons, 19:40-1  
 Public opinion, 22:60  
 Provinces, position, 17:76, 79  
 Process, comparison, Canada, U.S., 15:22-3, 23:7  
 Private operations, 12:18  
 Policy, background, 19:41  
 Deregulation  
 Costs, savings, effects, 12:10-1  
 "Consumer", definition, 22:53  
 Confidential contracts, benefits, effects, 16:45-8  
 Competitive market model, relevance to Canada, 15:64-5  
 Industry  
 Free trade, effect on east/west traffic flows, 17:83-4; 18:37, 72  
 Employees, numbers, 21:8  
 Disabled, attendants, fares, 32:13  
**Transportation**



- Transport and Communications, Standing Senate Committee—Cont'd**
- Motions—Cont'd*
- Witnesses to be heard; carried, 14:15
- Orders of reference, 1:3; 3:3; 5:3; 14:3-4; 25:3; 30:3; 32:3; 34:3
- Organization meeting, 1:1-7
- Proceedings, availability, problems, 24:23-4
- Reports to Senate
- Bill C-3, subject-matter, without amendment, 1:10, 36
- Bill C-4, subject-matter, without amendment, 1:10, 36
- Bill C-18
- Accelerated work plan, 15:7
- As amended, 24:11, 54
- Bill C-19
- Accelerated work plan, 15:7
- As amended, 24:11, 54
- Without amendment, 14:7
- Interim report, 13:6-7
- Bill C-21, subject-matter
- As amended, 24:6, 11, 34
- Bill C-39, without amendment but with comments, 4:7-11
- Bill C-105, with amendment, 33:9
- Bill C-131, without amendment, 33:9
- Bill C-205, without amendment, but with comments, 34:5; 35:6
- Response to Senator Guy Charbonneau regarding budget, 6:4
- Schedule of upcoming activities, examination, 18:6; 23:5
- Senator Adams to provide list of groups from the Northwest Territories wishing to appear, 15:5
- Transport Department**
- Air transport, safety, enforcement policies, 22:13
- Aircraft, landing, regulations, 22:75
- Coasting trade policy, background paper, September, 1982, quota-tion concerning passenger cruise ships, 29:19
- Bill C-18, application to Iron Ore Company of Canada, position, 22:41
- Bill C-19, reverse onus provision, review, 23:26, 29
- Bill C-21, involvement, 7:21-2
- Bill C-52, interdepartmental committee to look into effects on West Coast cruise trade, 30:7; 32:7
- Flight attendants, regulations, 22:82
- Freedom to Move: A Framework For Transportation Reform*
- Shipping conferences, continuation, endorsement, reference, 5:7
- Implications of economic regulatory reform on regulatory require-ments, study, results, 19:33-4
- Multimodal transportation accident investigation board, proposal, 22:9, 10
- National Safety Code, evaluation, 23:30
- Pilots, licensing, involvement, 31:8
- Safety inspectors, increase, 19:33; 22:13
- See also*
- Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry
- Transport 2000**
- Air Canada, privatization, views, 22:60-1
- Background information, 22:55, 58-9, 60
- Bill C-18, amendments and recommendations, 22:49-52
- Bill C-19, recommendation, 22:52
- Functions
- Municipalities, 22:58-9
- Users of transportation, 22:59
- Transports et des communications, Comité sénatorial permanent—Suite**
- Motions—Suite*
- Bill C-3, teneur, rapport au Sénat; adoptée, 2:4, 11
- Bill C-4, teneur
- Adoption comme deuxième rapport du Comité; adoptée, 1:7, 37
- Rapport au Sénat; adoptée, 1:7, 37
- Annexe I; adoptée, 24:11
- Art. 1; adoptée, 24:11
- Art. 2; adoptée, 24:8, 38
- Art. 3, tel que modifiée; adoptée, 24:8, 47
- Art. 3, version française, amendement, ligne 11, page 3; rejetée, 24:8, 47
- Art. 3, version française, amendement, ligne 14, page 3; rejetée, 24:8, 47
- Art. 3, version française, amendement, ligne 25, page 2; rejetée, 24:8, 45
- Art. 3, version française, amendement, ligne 26, page 1, et lignes 1 à 10, page 2; rejetée, 24:8
- Art. 3, version française, amendement, lignes 30 à 36, page 2; adoptée, 24:8, 46
- Art. 3, version française, reporter le vote; adoptée, 24:41
- Art. 4 et 5; adoptée, 24:9, 47
- Art. 6, amendement; différée à plus tard, 24:7-8, 36
- Art. 6, tel que modifiée; adoptée, 24:9, 49
- Art. 6, version anglaise, amendement; adoptée, 24:9, 49
- Art. 7 à 64; adoptée, 24:9, 49
- Art. 65, version française, amendement, ligne 6, page 29; rejetée, 24:9, 50
- Art. 65, version française, amendement, ligne 15, page 29; rejetée, 24:9, 51
- Art. 65 et 66; adoptée, 24:9, 51
- Art. 67 à 109 et Art. 110 à 133; adoptée, 24:9, 51
- Art. 134, tel que modifiée; adoptée, 24:9, 51
- Art. 134, version française, amendement; adoptée, 24:9, 51
- Art. 135 à 149; adoptée, 24:9, 51
- Art. 150, version française, amendement; adoptée, 24:9, 51
- Art. 150 et 151, tel que modifiées; adoptée, 24:10
- Art. 151, version française, amendement; adoptée, 24:9-10, 52
- Art. 152 à 156, 157 à 182, et 183 à 196; adoptée, 24:10, 52
- Art. 197, tel que modifiée; adoptée, 24:10, 52
- Art. 197, version française, amendement, ligne 13, page 114; adoptée, 24:10, 52
- Art. 197, version française, amendement, lignes 38 à 39, page 115; adoptée, 24:10
- Art. 198 à 203; adoptée, 24:10, 52
- Art. 204, tel que modifiée; adoptée, 24:10, 52
- Art. 204, version française, amendement; adoptée, 24:10, 52
- Art. 205 à 208, 209 à 227, 228 à 250, 251 à 265, et 266; adop-tée, 24:10, 52-3
- Art. 267; adoptée, 24:10, 53
- Art. 268; adoptée, 24:10, 53
- Art. 269, tel que modifiée; adoptée, 24:10, 53
- Art. 269, version anglaise, amendement; adoptée, 24:10, 53
- Art. 270 à 369; adoptée, 24:11, 53
- Audiences et rapport, programme; adoptée, 14:6, 27-8
- Indemnisation des dépenses à M. J. P. Lester et M. W. J. Scott conformément à l'art. 83 du Règlement, 27:5
- Président, à présenter, tel que modifiée, comme huitième rap-port; adoptée, 24:11, 54
- Président, à rapporter, tel que modifiée, conformément à l'art. 79 du Règlement, adoptée, 24:11, 54

Transport and Communications, Standing Senate Committee—*Cont'd*

- Motions—*Cont'd*  
Canadian Motor Vehicle Importers Association, invitation to appear; carried, 17:6  
Canadian Retail Shippers' Association, list of members, distribution on confidential basis; carried, 7:4  
Chairman, election; carried, 1:4, 11  
Chairman to contact Minister's office, August 4, 1987, to discuss status of the Bills (C-18 and C-19); carried, 23:5  
Chairman to hear Minister or his representative as well as representatives of Chamber of Shipping of British Columbia and International Committee of Passenger Lines, June 28, 1988; carried, 30:5  
Committee to conduct public hearings; carried, 15:5  
Committee to hear testimony from representatives of B.C.'s cruise and hotel industries; carried, 28:5  
Committee to meet Wednesday, June 29, to consider Bill C-105; carried, 30:5  
Committee to meet twice a week to consider Bills C-52 and C-105; carried, 28:5  
Committee to send flowers and wishes for a speedy recovery to Senator and Mrs. Robert Muir; carried, 29:5  
Confidential document prepared by Research Branch, examination, 22:6  
Deputy Chairman, election; carried, 1:11  
Distribution of briefs; carried, 1:4-5  
Extension granted to provinces to respond to Chairman's letter; carried, 1:9  
Hearings and printing of evidence without quorum; carried, 1:4, 12  
Honorable Senator Turner to take the Chair in absence of Chairman and Vice-Chairman; carried, 26:4, 5  
Invitation to Minister of Transport and senior department officials to appear; carried, 14:6  
Letter from Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Department of Transport, dated July 4, 1988, appended to proceedings; carried, 33:5, 10  
Meeting in camera without transcription but without translation; carried, 14:5  
Meetings in camera without interpretation or transcription services; carried, 4:5-5:4, 13:4, 15:5, 6, 17:6, 18:6, 21:4, 22:6, 23:4, 24:11, 28:5, 29:5, 30:5  
Members to accept Chairman's resignation, meet for consultation before electing new Chairperson; carried, 30:5  
National organizations, call to give testimony; carried, 15:5  
Official proceedings available in both official languages, before tabling report; carried, 20:6  
Payment of expenses to J. P. Lester and W. J. Scott in accordance with Rule 83; carried, 17:5  
Procedure in absence of Chairman and Vice-Chairman; carried, 1:4  
Proceedings and evidence, copies to be printed; carried, 1:4, 12  
Rand Matheson, invitation to appear, payment of per diem and travel allowance; carried, 5:4  
Report of expenses; carried, 1:5, 13  
Research Officers requested from Library of Parliament; carried, 1:4, 13  
Routine motions to facilitate work of Committee; carried, 1:13  
Senator Turner to take the Chair until new Chairman elected; carried, 30:6  
Subcommittee on program and procedure to report on consideration of subject-matter of Bill C-18, and Bill C-19; carried, 13:5  
Subject-matter of Bill C-4 adopted as second report of Committee; carried, 1:7, 36  
Thanks to Clerk, research assistants, support staff, for work during consideration of Bills C-18 and C-19, 24:11
- Transport and Communications, Standing Senate Committee—*Cont'd*  
Audiences publiques; adoptée, 15:5  
Attachés de recherche, demande à la Bibliothèque du Parlement; adoptée, 1:4, 12-3  
Motions  
séjour, 17:5  
Matheson, M. Rand, remboursement des frais de transport et de chaîne réunion du Comité, 29:5  
Invitation du ministre des Transports ou son représentant à la pro-Comité, 20:6  
Greffier compte rendu sur le retard de l'impression des fascicules du Comité, 24:23  
Délibérations, disponibilité, difficultés, 24:23  
ports, sur le 6ième rapport du comité, 1:5, 16  
Lettre de l'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, 24:1-5-22  
Lettre de M. Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre  
Correspondance  
18:2, 19:2, 22:2, 24:2, 25:2, 27:2, 29:2, 30:2, 33:2, 35:2  
Composition, modifications, 1:2, 3:2, 14:2, 15:2, 16:2, 17:2, 18:2, 19:2, 22:2, 24:2, 25:2, 27:2, 29:2, 30:2, 33:2, 35:2  
Calendrier des travaux futurs, étude, 18:6, 23:5  
1987, 17:7  
Bloodworth, Mme Margaret, invitation à comparative le 20 juillet  
des Transports afin de discuter les Réglements, 28:5  
Sénateur Turner, rencontre avec fonctionnaires du ministère  
Réunions futures, 33:18  
Congrès du Travail du Canada, invitation à comparative, 29:6  
à comparative lors de l'étude, 28:5  
Comité, invitation au ministre des Transports ou son représentant  
à comparative lors de l'étude, 28:5  
Comité, invitation au ministre des Transports ou son représentant  
à comparative lors de l'étude, 28:5  
Travaux futurs, 25:8  
Bill C-105  
30:4  
ping of British Columbia, au Président, datée du 16 juin 1988, Lettre de M. Brian W. Bland, vice-président, Chamber of Ship-  
Délibérations, suspension jusqu'à la semaine suivante, 30:9  
Bill C-52  
Réunion à huis clos, 4:5  
Lettre de M. Lionel Levert, secrétaire et avocat général, Commis-  
sion de révision des lois, déposée, citée, 4:4, 14  
Bill C-39  
Témoins des territoires, comparution éventuelle, 14:14-5  
Propositions, 14:13-4, 26-8  
Nécessité, 14:8-13, 23-4, 25  
Accélération des travaux  
Plan de travail, 14:5, 15:3, 17:7  
Etude préliminaire non faite, 14:9-10  
Date limite pour la réception des mémoires, 17:6  
Bill C-19  
Témoins des territoires, comparution éventuelle, 14:14-5  
Propositions, 14:13-4, 26-8  
Nécessité, 14:8-13, 23-4, 25  
Accélération des travaux  
Plan de travail, 14:5, 8, 17:7  
Etude préliminaire non faite, 14:9-10  
Date limite pour la réception des mémoires, 17:6  
Bill C-18  
Lettre des Communications, province de Québec, 1:8-9  
Télégramme de M. Jean B. Chretien, directeur de cabinet, minis-  
tère des Communications, Province of Ontario, 1:9  
Télégramme de M. D.A. Barr, directeur exécutif, Communica-  
tions Division, Ministry of Transportation and Communica-  
Saskatchewan, 1:8  
Lettre de M. J. Gary Lane, ministre des Finances, province de la  
tenseur du projet de loi, 1:6  
Invitation aux provinces et territoires à venir comparative sur la  
Bill C-3, teneur  
Agenda, 1:37  
Transport et des communications, Comité sénatorial permanent

## Transport and Communications, Standing Senate Committee—Cont'd

## Motions—Cont'd

## Bill C-18—Cont'd

Hearings and report, timetable; carried, **14:6**, **27-8**

Official proceedings available in both official languages, before

tabling report; carried, **20:6**

Schedule; carried, **24:1**, **53**

Table of Provisions; carried, **24:1**, **53**

Title; carried, **24:1**, **53-4**

Bill C-19

Addition after line 35, page 14; carried, **24:5-6**

Chairman to present, as amended, as ninth report, **24:1**, **34**

Chairman to report, as amended, in accordance with Rule 79;

carried, **24:6**

Clause by clause study, **22:6**

Clause 1; carried, **24:6**, **34**

Clause 8, as amended; carried, **24:4-5**, **30**

Clause 8, as amended; carried, **24:5**, **31**

Clause 33; carried, **24:5**, **32**

Clause 34, English version, amendment; defeated, **24:5**

Clause 34(2), amendment; carried, **24:5**

Clause 35, amendment; carried, **24:5-6**, **34**

Clauses 2 to 7; carried, **24:4**, **30**

Clauses 9 to 32; carried, **24:5**, **31**, **32**

Hearings and report, timetable; carried, **14:6**, **27-8**

Official proceedings available in both official languages, before

tabling report; carried, **20:6**

Title and clause 1, consideration to be postponed; carried, **24:4**,

**30**

Bill C-21, subject-matter

Chairman to authorize typographical corrections to fifth report;

carried, **13:5**

Draft report, tabling as sixth report of Committee; carried, **14:5**

Interim draft report; carried, **13:4**

Interim draft report as fifth report of committee; carried, **13:5**

Bill C-39

Clause 1; carried, **3:4**, **4:4**

Clause 2; carried, **4:4**

Clause 9; carried, **4:4-5**

Clauses, **3:4,5,6**; carried, **4:4**

Clauses 7 and 8; carried, **4:4**

Clauses 10 through 92; carried, **4:5**

Report(draft) as amended; carried, **4:5**

Title; carried, **4:5**

Title deferred; carried, **3:4**

Bill C-105

Chairman to report as amended in accordance with Rule 79;

carried, **33:7**, **42**

Clause 1; carried, **33:7**, **42**

Clause 18, English version, to be amended; withdrawn, **33:6**

Clause 35, as amended; carried, **33:7**, **42**

Clauses 2 to 17; carried, **33:6**, **19**

Clauses 19 to 34; carried, **33:7**, **29**

Clauses 36 to 43; carried, **33:7**, **42**

Clauses 44 to 51; carried, **33:7**, **42**

Clauses 52 to 120; carried, **33:7**, **42**

Title and clause 1, consideration to be postponed; carried, **33:6**,

**18**

Bill C-131, to report without amendment; carried, **32:6**, **15**

Bill C-205, to report without amendment; carried, **35:5**, **47**

Bill C-205, to report without amendments, but with comments;

carried, **34:5**

## Transports aériens—Suite

## Industrie—Suite

## Déréglementation

## Commentement

Déclaration ministérielle de politique, **22:70**, **79-80**

Historique, **19:8**; **22:7**

Répercussions

Affiliation, petits, gros, transporteurs, **19:34**

Collectivités du Nord, service, **15:20-2**

Concentration, **21:1**, **28**

Emploi, **19:34-5**; **21:25-6**

Entrée sur le marché, **22:73-4**

Nouvelle-Ecosse, service, amélioration, **21:70**

Part du marché, **22:75-6**

Relations industrielles, **21:25**

Sécurité, **20:88**, **90**; **22:72-3**

Service aux régions éloignées, **15:18**

Transporteurs régionaux, création, **22:71**

Service aérien, nord du 55e parallèle, région désignée,

Ligne, justification, **21:73-4**

Nouveaux transporteurs, entrée, réglementation, **21:75**

Transporteurs, régionaux, 3e niveau, expansion, prévisions,

**19:43**

Etats-Unis

Déréglementation, répercussions

Compagnies aériennes, restructuration, **19:31**

Concentration, **19:34**

Emploi, **16:6-7**; **19:25**, **34**

Nombre de passagers/mille transportés, augmentation, **19:28**

Salaires, **16:6-7**; **19:25**, **32**

Sécurité, **15:23**; **19:25-6**; **20:90**; **21:18-9**, **28**

Syndicats, **19:25**; **21:25**

Système de transport de masse, **22:72**, **77**

Taux d'accidents, diminution, **22:8**

Pilotes, erreurs, incidents, retards, **22:14**

Quasi-collisions

Augmentation 1982-1985, **19:32**; **20:90**; **21:1**

Causes, **19:7**

Mécanismes de rapport, changements, **19:33**

Frais d'utilisateur, **22:84**

Incendies à bord, pilotes, équipage, rôles, **19:37**

Mirabel/Ottawa, service, aéronef utilisé, **21:70**

Nord canadien, services

Conditions atmosphériques, répercussion, **22:74**

Succès, **19:47**

Passagers par année, embarquements, débarquements, total,

**22:18**

Petites entreprises

Nombre, pourcentage du marché, **22:84**

Sécurité, règlements, infractions, **22:83**

Petites localités, services, subventions, réglementation, dérègle-

mentation, comparaison, **21:15**

Registre de sécurité aérienne, comparaison, Canada, E.-U., Aus-

tralie, **19:38-9**

Routes dans l'Arctique, tarifs, anomalies, **21:29**, **77**

Sécurité, problèmes, solutions, **19:7-8**

Traffic aérien, Canada, E.-U., comparaison, **22:15-6**

Transporteurs secondaires, réglementation, application,

préoccupations, **22:12-3**

Statistiques mondiales, milles-voyageur taxés, augmentation,

**22:18**

Technologie, avancées, **22:18-9**

Compagnies aériennes

*Voir aussi*



- Transport and Communications, Standing Senate Committee—Cont'd**
- Motions**
- Agenda and Procedures Subcommittee  
Composition, quorum; carried, 1:4, 1:2
- Report, first  
Adopted as amended; carried, 1:8
- First three paragraphs to be stricken; carried, 1:8
- Bill C-3, subject-matter  
Report to Senate; carried, 2:4, 1:1
- Bill C-4, subject-matter  
Adoption as second report of Committee; carried, 1:7, 3:7
- Report to Senate; carried, 1:7, 3:7
- Chairman to present, as amended, as eighth report, 2:4:1:1
- Chairman to report, as amended, in accordance with Rule 79; carried, 2:4:1:1, 5:4
- Clause 1; carried, 2:4:1:1, 5:3
- Clause 2; carried, 2:4:8, 3:8
- Clause 3, as amended; carried, 2:4:8, 4:7
- Clause 3, French version, amendment, line 11, page 3; defeated, 2:4:8, 4:7
- Clause 3, French version, amendment, line 14, page 3; defeated, 2:4:8, 4:7
- Clause 3, French version, amendment, line 25, page 2; defeated, 2:4:8, 4:5
- Clause 3, French version, amendment, line 26, page 1, and lines 1 to 10, page 2; defeated, 2:4:8
- Clause 3, French version, amendment, lines 30 to 36, page 2; carried, 2:4:8, 4:6
- Clause 3, French version, to stand the amendment; carried, 2:4:4:1
- Clause 6, amendment; postponed, 2:4:7-8, 3:6
- Clause 6, as amended; carried, 2:4:9, 4:9
- Clause 6, English version, amendment; carried, 2:4:9, 4:9
- Clause 65, French version, amendment, line 6, page 29; defeated, 2:4:9, 5:0
- Clause 65, French version, amendment, line 15, page 29; defeated, 2:4:9, 5:1
- Clause 134, as amended; carried, 2:4:9, 5:1
- Clause 134, French version, amendment; carried, 2:4:9, 5:1
- Clause 150, French version, amendment; carried, 2:4:9, 5:1
- Clause 151, French version, amendment; carried, 2:4:9-10, 5:2
- Clause 197, as amended; carried, 2:4:10, 5:2
- Clause 197, French version, amendment, line 13, page 14; carried, 2:4:10, 5:2
- Clause 197, French version, amendment, lines 38 to 39, page 115; carried, 2:4:10
- Clause 204, as amended; carried, 2:4:10, 5:2
- Clause 204, French version, amendment; carried, 2:4:10, 5:2
- Clause 267, carried, 2:4:10, 5:3
- Clause 268; carried, 2:4:10, 5:3
- Clause 269, as amended; carried, 2:4:10, 5:3
- Clause 269, English version, amendment; carried, 2:4:10, 5:3
- Clause by clause study, 2:2:6
- Clauses 4 and 5; carried, 2:4:9, 4:7
- Clauses 7 to 64; carried, 2:4:9, 4:9
- Clauses 65 and 66; carried, 2:4:9, 5:1
- Clauses 67 to 109 and Clauses 110 to 133; carried, 2:4:9, 5:1
- Clauses 135 to 149; carried, 2:4:9, 5:1
- Clauses 150 and 151, as amended; carried, 2:4:10, 5:2
- Clauses 152 to 156, 157 to 182, and 183 to 196; carried, 2:4:10, 5:2
- Clauses 198 to 203; carried, 2:4:10, 5:2
- Clauses 205 to 208, 209 to 227, 228 to 250, 251 to 265, and 266; carried, 2:4:10, 5:2-3
- Clauses 270 to 369; carried, 2:4:5:3
- Transports—Suite**
- Industrie—Suite
- Déréglementation—Suite
- Etats-Unis—Suite
- General Accounting Office, statistiques concernant sécurité du transport routier et ferroviaire, 17:78-9
- Salaires, répercussions, 15:64; 21:9
- Opinion publique, 22:60
- Politique, historique, 19:4:1
- Processus, comparaison, Canada, E.-U., 15:22-3; 23:7
- Raisons, 19:40-1
- Sécurité privée, 12:18
- Modèle du marché concurrentiel, pertinence au Canada, 15:64-5
- Infrastructure, comparaison, Canada, E.-U., 17:82
- Libre-échange, impact sur le trafic est-ouest, 17:83-4; 18:37, 72
- Paiements aux provinces, autorisés sous le Bill C-18, 14:17
- Statistiques, blessures, décès, manque, 19:7
- Système, but, opinions, 23:1:2
- Transports, Loi nationale de 1987**
- Voir*
- Bill C-18
- Transports, ministère**
- Agents de bord, règlements, 22:82
- Aller sans entraves: un guide de la réforme des transports*, Conférences maritimes, maintien, recommandation, référence, 5:7
- Avions, atterrissage, règlements, 22:75
- Bill C-18, application à Compagnie Iron Ore du Canada, position, 22:41
- Bill C-19, inversion du fardeau de la preuve, disposition, examen, 23:26, 29
- Bill C-21, participation, 7:1-2
- Bill C-52, comité interministériel pour examiner les répercussions sur l'industrie des navires de croisière de la côte ouest, 30:7; 32:7
- Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal, proposition, 22:9, 10
- Code national de sécurité, évaluation, 23:30
- Pilotes, licence, participation, 31:8
- Politique de cabotage, document d'étude, septembre 1982, citation concernant les croisières, 29:19
- Répercussions économiques de la réforme des règlements sur les entreprises en matière de réglementation, étude, résultats, 19:33-4
- Sécurité, inspecteurs, augmentation, 19:33; 22:13
- Temps de vol et heures de service, projet de réglementation, 22:12
- Transport aérien, sécurité, application, lignes directrices, 22:13
- Voir aussi*
- Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire
- Transports aériens**
- Espace aérien, surveillance par contrôleurs, explication, 22:21
- Industrie
- Accidents
- Enquêtes, amélioration, 22:19
- Facteurs, 22:15
- Morts, 1986, nombre, 19:39
- Petits avions, causes, 22:17
- Certificat d'exploitation, description, 19:24
- Contrôleurs de trafic aérien, erreurs, charge de travail, relation, 22:18
- Coûts du personnel, comparaison E.-U., 19:42

**Transport and Communications, Standing Senate Committee**

Agenda, 1:37  
 Agenda and Procedures, Subcommittee  
 Reports to Committee, first, 1:7-8, 37

Bill C-3, subject-matter  
 Invitation to provinces and territories to appear as witnesses and

responses, 1:6; 2:6  
 Letter from Howard Pawley, Premier, Province of Manitoba,

2:10-1  
 Letter from J. Gary Lane, Minister of Finance, Province of Sas-

katichewan, 1:8  
 Telegram from D.A. Barr, Executive Director, Communications,

Division, Ministry of Transportation and Communications,  
 Province of Ontario, 1:9

Telegram from Jean B. Chénier, Executive Assistant, Ministry of  
 Communications, Province of Quebec, 1:8-9

Bill C-18

Deadline for submitting briefs, 17:6

Pre-study not done, 14:9-10

Witnesses from territories, possible appearance, 14:14-5

Work plan, 14:5, 8; 17:7

Acceleration of schedule  
 Need, 14:8-13, 23-4, 25

Proposals, 14:13-4, 24-5, 26-8

Bill C-19

Deadline for submitting briefs, 17:6

Pre-study not done, 14:9-10

Witnesses from territories, possible appearance, 14:14-5

Work plan, 14:5; 15:37; 17:7

Acceleration of schedule  
 Need, 14:8-13, 23-4, 25

Proposals, 14:13-4, 24-5, 26-8

Bill C-39

Letter from Lionel Leveret, Secretary and General Counsel, Stat-

ute Revision Commission, tabled, quoted, 4:4, 12

Sitting, in camera, 4:5

Bill C-52

Future work, 25:8

Hearings, adjournment till following week, 30:9

Letter from Brian W. Bland, Vice-President, Chamber of Ship-

ping of British Columbia, to Chairman, dated June 16, 1988,

Bill C-105

Canadian Labour Congress, invitation to testify, 29:6

Committee to invite Minister of Transport or his representative to

testify during consideration, 28:5

Meetings, future, 33:18

Senator Turner to meet with officials from Department of Trans-

port to discuss regulation, 28:5

Bloodworth, Mrs. Margaret, invitation to appear July 20, 1987, 17:7

Chairman tenders resignation, 30:5

Clerk to report on reasons for delay in printing Committee issues,

20:6

Correspondence

Letter from Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Min-

ister of Transport, 24:15-22

Letter from Hon. Donald Mazankowski, Minister of

Transport, 1:5; 16

Future work, 1:16; 2:11-2; 31:37-8

Invitation to Minister of Transport or his representative to the next

meeting, 29:5

Matheson, Rand, reimbursement for transportation and accommo-

dation costs, 17:5

Meetings, time, 1:6; 13-6; 15:6

Membership, changes, 1:2; 3:2; 9:2; 14:2; 15:2; 16:2; 17:2; 18:2;

19:2; 22:2; 24:2; 25:2; 27:2; 29:2; 30:2; 32:2; 33:2; 35:2

**Trade and Transportation Group**

Chemins de fer, pertes potentielles des revenus résultant du Bill C-

18, étude, référence, 21:57

**Trans-Pacific Freight Conference of Japan**

Fondation, 8:5

TransMode Consultants Inc.  
 Réforme réglementaire proposée sur le camionnage

extraprovincial, impact, décembre 1986, rapport, référence,

18:12,65-6

**Transpacific Westbound Rate Agreement**

Bill C-21

Dispositions, préoccupations, 6:21-3

Mémoire, citation, 6:23

Etats-Unis, contrats d'exclusivité, expérience, 9:10, 18

Membres, 6:19

Principaux groupes volants, 6:26

Rapport avec les groupes d'expéditeurs, 6:19

Services, 6:19

**Transport, Loi nationale**

Appel, dispositions, petits expéditeurs, suffisance, 21:55-6

Art. 278, application, procès-type Domtar, 17:21

Bul, 17:35

Chemin de fer, embranchements, abandon, 16:39-40

Chemin de fer, prix, dérèglementation, 16:34-5

Intérêt public, enquêtes, difficultés, 22:64, 66

Règlement des plaintes contre pratiques des conférences, procédure,

5:8

Réglementation, processus, délais, 35:17

**Transport 2000**

Air Canada, privatisation, opinion, 22:60-1

Bill C-18, amendements et recommandations, 22:49-52

Bill C-19, recommandation, 22:52

Fonctions

Municipalités, 22:58-9

Utilisateurs des services de transport, 22:59

Renseignements généraux, 22:55-8, 9, 60

**Transport du grain de l'Ouest, Loi**

Subventions aux compagnies ferroviaires, 17:30

Transport ferroviaire des voyageurs, Loi nationale, 16:44

**Transport par véhicule à moteur, Loi (1954)**

Latitude aux provinces, 15:39

Validité, décisions de la Cour suprême, 15:38

**Transports**

«Consommateur», définition, 22:53

Emplois, nombre, 21:8

Expéditeurs, coûts, E.-U., baisse, 15:63

Handicapés, accompagnateurs, tarifs, 32:13

Industrie

Contrats confidentiels, avantages, répercussions, 16:45-8

Coûts, économiques, répercussions, 12:10-1

Depenses salariales, pourcentage des frais d'exploitation, 21:10

Dérèglementation

Coûts aux expéditeurs dans les régions, répercussions, 21:17

Etats-Unis

Emplois, répercussions, 20:92; 21:9

- Thom, James L., President, Montreal Shipping Inc.  
 Bill C-21  
 Discussion, 11:18-21  
 Statement, 11:13-8  
 Biographical note, 11:15
- Thomas, C. S., Policy Advisor, Infrastructure, Rail Freight Policy,  
 Department of Transport  
 Bill C-205, discussion, 34:1-2
- Titas, Frank, Vice-President and Corporate Secretary, Iron Ore Com-  
 pany of Canada  
 Bill C-18, discussion, 22:46
- Toporowski, Robert J., Manager, Transportation and Planning, Coal-  
 ition of Concerned Shippers; Chairman, National Transportation  
 Policy Committee, Council of Forest Industries of British  
 Columbia  
 Bill C-18, discussion, 21:49-50, 52-7, 59-63  
 Bill C-19, discussion, 21:49-50, 52-7, 59-63  
 Bill C-52, discussion, 26:7, 8
- Tourism Canada  
 Tourist spending, impact on job creation, study, reference, 29:40
- Tourism Vancouver  
 Background information, 29:38  
 Bill C-52  
 Recommendation, 29:39  
 Views, 29:38-9
- Tourist industry  
 Tourist spending, impact on job creation, Tourism Canada study,  
 29:40
- Trade  
 Exports  
 Importance, 6:12  
 Products carried by water, 5:6  
 Percentages carried by conferences, 6:13
- Trade & Transportation Group  
 Potential loss of revenue to railways due to Bill C-18, study, refer-  
 ence, 21:57
- Trans-Pacific Freight Conference of Japan  
 Formation, 8:5
- TransMode Consultants Inc.  
 Impact of proposed deregulation on extraprovincial trucking, report,  
 December, 1986, reference, 18:12, 65-6
- Transpacific Westbound Rate Agreement  
 Bill C-21  
 Brief, quote, 6:23  
 Provisions, concerns, 6:21-3  
 Membership, 6:19  
 Relations with shipping groups, 6:19  
 Services, 6:19  
 U.S., service contracts, experience, 9:10, 18  
 Voting groups, 6:26
- Tourism  
 Tourism Vancouver  
 Bill C-52  
 Opinion, 29:38-9  
 Recommendation, 29:39  
 Renseignements généraux, 29:38
- Tourisme, Industrie  
 Dépense touristique, répercussion sur emploi, Tourisme Canada,  
 étude, 29:40
- Tourisme Canada  
 Dépense touristique, répercussion sur emploi, étude, 29:40
- Thérault, honorable L. Norbert, sénateur (Bate-du-Vin)  
 Bill C-4, teneur, discussion, 1:26-7, 32-3, 36-7, 41, 45  
 Bill C-21, teneur, 6:31-5, 43-4; 7:21-2, 29-31, 34; 8:9-11, 17-20  
 Bill C-39, 3:7-10, 12-7
- Thom, M. James L., président, Montreal Shipping Inc.  
 Bill C-21  
 Discussion, 11:18-21  
 Exposé, 11:13-8  
 Note biographique, 11:15
- Thomas, M. C. S., conseiller en politiques—infrastructure, Politique  
 de fret ferroviaire, ministère des Transports  
 Bill C-205, discussion, 34:1-2
- Titas, M. Frank, vice-président et secrétaire corporatif, Compagnie  
 Iron Ore du Canada  
 Bill C-18, discussion, 22:46
- Toporowski, M. Robert J., directeur du transport et de la planifica-  
 tion, Coalition of Concerned Shippers; président, Comité de la  
 politique nationale des transports, Council of Forest Industries of  
 British Columbia  
 Bill C-18, discussion, 21:49-50, 52-7, 59-63  
 Bill C-19, discussion, 21:49-50, 52-7, 59-63  
 Bill C-52, discussion, 26:7, 8
- Transports  
 Thacker, M. Blaine E., secrétaire parlementaire du ministre des  
 Bill C-18  
 Discussion, 23:12-3, 15-6, 19-21, 34-7, 42-3, 47-50; 24:13-22,  
 25-46, 48-50, 54  
 Exposé, 23:6-11  
 Lettre au Comité, 24:15-22  
 Bill C-19  
 Discussion, 23:13-4, 21-4, 26-8, 30-3, 38-9, 43, 44-50; 24:13-22,  
 25-46, 48-50, 54  
 Exposé, 23:6-11  
 Lettre au Comité, 24:15-22  
 Bill C-105  
 Discussion, 25:5-8; 32:7  
 Exposé, 25:5-8; 32:7  
 Bill C-52  
 Discussion, 13:8-9  
 Exposé, 13:8-9  
 Bill C-21, teneur  
 Discussion, 13:9-12  
 Lettre au Comité, 24:15-22  
 Exposé, 23:6-11  
 Discussion, 23:13-4, 21-4, 26-8, 30-3, 38-9, 43, 44-50; 24:13-22,  
 25-46, 48-50, 54



Tariff, Louis-Paul, General Manager, Canadian Trucking Association	Bill C-19, discussion, 22:27-8, 31-2	Task Force on Deep-Sea Shipping	Membership, 6:33	Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry	Survey of persons employed in positions critical to railway safety: final report.	Quotation, 32:23	Results, 31:21-2, 27, 35; 32:18-9	Taylor, Gordon, M. P. (Bow River)	Bill C-205	Discussion, 34:8-9, 11-4; 35:13-8, 21-2	Statement, 34:7-8	Taylor, Rees, and Morel, Carl	Trucking and railroad deregulation, report, reference, 15:23	Teamsters Union (United States)	Membership, decrease, 15:63-4	Telesat	Bill C-4, concerns, 1:32	Textile and clothing industry	Shirt industry, price fixing, 7:32	Thacker, Blaine A., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport	Bill C-18	Discussion, 23:12-3, 15-6, 19-21, 34-7, 42-3, 47-50; 24:13-22, 25-46, 48-50, 54	Letter to the Committee, 24:15-22	Statement, 23:6-11	Discussion, 23:13-4, 21-4, 26-8, 30-3, 38-9, 43, 44-50; 24:13-22, 25-46, 48-50, 54	Letter to the Committee, 24:15-22	Statement, 13:9-12	Discussion, 13:8-9	Bill C-52	Discussion, 25:9-11; 30:7; 32:8	Statement, 25:5-8; 32:7	Bill C-105	Discussion, 30:12, 21-2, 25; 32:43, 46, 49-53	Statement, 30:10-2; 32:43	Bill C-131	Discussion, 32:10-5	Statement, 32:9-10	Therault, Hon. L. Norbert, Senator (Baie du Vin)	Bill C-4, subject-matter, 1:26-7, 32-3, 36-7, 41, 45	Bill C-21, subject-matter, 6:31-5, 43-4; 7:21-2, 29-31, 34; 8:9-11, 17-20	Bill C-39, 3:7-10, 12-7	Textile et vêtement, industrie	Chemises, fabrication, prix fixés, 7:32			
Syndicat canadien de la Fonction publique	Division des entreprises de transport aérien	Bill C-18	Mémoire	Citation, 21:28	Références, 21:25	Opinion, opposition, 21:23-7	Bill C-19, opinion, 21:23-4	Renseignements généraux, 21:22	Syndicat de la télévision internationale	Voir	Union internationale des télécommunications	Syndicat international des marins canadiens	Bill C-52	Amendements proposés, 28:7-9	Opinion, critiques, 28:6-7	Préoccupations, 28:10	Renseignements généraux, 28:9-10	Syndcats	Bill C-18, opposition, 14:19; 15:15	Système métrique, conversion	Coûts, 3:6-7	Deux systèmes de mesures (impérial et métrique), utilisation	Bill C-18, 17:22	Lois et règlements, exemples, 4:12	Navigaton, lois, explication, 3:5-12	Tardif, M. Louis-Paul, directeur général, Association canadienne du camionnage	Bill C-19, discussion, 22:27-8, 31-2	Taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, Loi, 17:22	Taylor, M. Gordon, député (Bow River)	Bill C-205	Discussion, 34:8-9, 11-4; 35:13-8, 21-2	Exposé, 34:7-8	Taylor, M. Rees, et Morel, M. Carl	Déréglementation du camionnage et du transport ferroviaire, rapport, référence, 15:23	Teamsters Union (États-Unis)	Membres, diminution, 15:63-4	Telesat	Bill C-4, préoccupations, 1:32	Terre-Neuve	Service aérien	Avions à réaction, provincial, interprovincial, 21:64-5	Déréglementation, répercussions, 15:18	Textes réglementaires, Loi	Réglementation, examen, procédure, 32:48	Textile et vêtement, industrie	Chemises, fabrication, prix fixés, 7:32

- Stollery, Hon. Peter Alan, Senator (Bloor and Yonge)—*Cont'd*  
 Bill C-18—*Cont'd*  
 CN Rail, switch from trains to trucks, 21:40-1  
 Coal, price, 20:70, 72  
 Coalition of Concerned Shippers, 21:63  
 Coming into force, 14:21-3  
 Committee, work plan, 14:11  
 Jet service, 21:64-5  
 Miramichi Pulp and Paper Inc., transportation costs, 20:39-40  
 20:39-40  
 Procedure, 19:49; 20:25  
 Pulp and paper industry, 20:23-4  
 Railway system, North American, 21:38-9  
 Railways  
 Accident rate, 21:41  
 Branch lines, abandonment, 20:83-4  
 Confidential contracts, 15:16-7  
 Freight rates, 20:70-2  
 Turboprop aircraft, 21:66  
 Bill C-19  
 Accident rates, Canada, U.S., comparison, 15:24-5  
 Canada Shipping Act, work of the Committee, 15:15-6  
 Committee, work plan, 14:11; 15:28, 37  
 Road safety, statistics, 19:13-7  
 Trucking  
 Insurance premiums, relation to accident rates, 15:32-4  
 Safety record, statistics, lack, 15:32, 44, 46; 23:30-2  
 U.S., speed limit, effect on accident rate, 15:49-50  
 Bill C-21, subject-matter  
 Canadian Shippers' Council  
 Brief, contradictions, 7:32-3  
 Position, 6:15-7, 25  
 Effect on ports, 7:36-7; 12:13  
 Pacific trade, 7:34  
 Competition, 8:25-6  
 Retail prices, factors, 7:34  
 Shipping conferences, 5:13-4, 18; 6:30-1; 7:15  
 Shipping businesses, 5:16-7; 8:20-2  
 Shift manufacturing, price fixing, 7:32  
 Small manufacturers, problems, 6:42-3  
 U.S., shipping legislation, review, 9:15-7; 12:12, 14  
 Stursberg, Richard, Assistant Deputy Minister, Telecommunications and Informatics, Department of Communications  
 Bill C-4, subject-matter  
 Discussion, 1:24-5  
 Statement, 1:19-20  
 Sunderland, G. Russel, Chairman and Director of Shipping Policy, U.K., Department of Transportation, Consultative Shipping Group  
 Bill C-21  
 Discussion, 11:7-10, 12  
 Statement, 11:5-7  
 Supreme Court  
 Decision, railway board, jurisdiction over freight rates, 17:22  
 Survey of persons employed in positions critical to railway safety; final report, Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry  
 Quotation, 32:23  
 Results, 31:21-2, 27, 35; 32:18-9  
 Exposé, 11:5-7  
 Discussion, 11:7-10, 12  
 Bill C-21  
 Shipping Group  
 tines, ministre des Transports du Royaume-Uni, Consultative  
 Sunderland, M. G. Russel, président et directeur des politiques maritimes, ministre des Transports du Royaume-Uni, Consultative  
 Subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, Loi, 17:22  
 Stursberg, M. Richard, sous-ministre adjoint, télécommunications et  
 Bill C-4, teneur  
 Discussion, 1:24-5  
 Exposé, 1:19-20  
 Loi sur la marine marchande, délibérations du Comité, 15:15-6  
 Sécurité routière, statistiques, 19:13-7  
 Taux d'accidents, Canada, E.-U., comparaison, 15:24-5  
 Bill C-21, teneur  
 Chemises, fabrication, prix fixés, 7:32  
 Conférences maritimes, 5:13-4, 18; 6:30-1; 7:15  
 Conseil des expéditeurs canadiens  
 Mémoire, contradiction, 7:32-3  
 Position, 6:15-7, 25  
 Loi américaine, réexamen, 9:15-7; 12:12, 14  
 Pacifique, lignes commerciales, concurrence, 8:25  
 Petit fabricant, problèmes, 6:42-3  
 Prix de détail, facteurs, 7:34  
 Transport maritime, 5:16-7; 8:20-2  
 États-Unis, vitesse maximale, contribution au taux d'accidents, 15:49-50  
 Loi sur la marine marchande, délibérations du Comité, 15:15-6  
 Sécurité routière, statistiques, 19:13-7  
 Comité, plan de travail, 14:11; 15:28, 37  
 Sécurité, statistiques, absence, 15:32, 44, 46; 23:30-2  
 Assurance, primes, relations avec taux d'accident, 15:32-4  
 Camionnage  
 Bill C-19  
 Turbopropulseurs, 21:66  
 Transport aérien, comparaison, Canada, E.-U., validité, 22:15-6  
 Trafic aérien, comparaison, Canada, E.-U., validité, 22:15-6  
 Régions éloignées, 21:76  
 Région désignée, 21:73-5  
 Nouveau-Brunswick, 21:76  
 Collectivités arctiques, 19:48  
 Services aériens  
 Service par avions à réaction, 21:64  
 Réseau de chemins de fer, nord-américain, 21:38-9  
 Procédure, 19:49; 20:25  
 Mitramichi Pulp and Paper Inc., coûts de transport, 20:39-40  
 Loi sur la marine marchande, délibérations du Comité, 15:15-6  
 Industrie des pâtes et papiers, 20:23-4  
 Houille, prix, 20:70, 72  
 Entrée en vigueur, utilité, 14:21-3  
 Horaires, 19:28-30  
 Répercussions, 19:30-1; 20:77-82  
 Service aux petites localités, répercussions, 21:14-6  
 Qualité de service, Congrès, préoccupations, 21:64  
 États-Unis  
 Déréglementation  
 Accidents, 22:17-9  
 Compagnies aériennes  
 Bill C-18—*Suite*  
 Stollery, honorable Peter Alan, sénateur (Bloor and Yonge)—*Suite*

Stewart, Hon. John B., Senator (Antigonish-Guysborough)—*Cont'd*

Bill C-19—*Cont'd*

Reverse onus clause

Provincial delays, 21:46-7, 49-50

Truckers views, 21:63

Takeovers, citizenship requirements, lack, 15:57

Transportation system, 23:1-2

Trucking

Accident statistics, 23:26-30

Companies, increase, 19:11-2

Industry, concentration, effects, 15:56

Deregulation, effects, 15:30, 35-6

U.S., employment, 15:63

Local, extraprovincial, 15:55

Safety, jurisdiction, 19:9-10

U.S. carriers, competitive advantages, 18:13, 65-7

Video-cassette, 32:8

Bill C-105

Accidents, Canadian cars, American cars, comparison, 30:17

Canadian Medical Association, presentation, 31:12-3, 14

Clause 12, 33:19, 20-1

Clause 18, 33:16-7, 28

Clause 35, 31:16, 28-30; 32:16-20, 33-4, 50-3; 33:11-4, 29-34, 41-2

Consultative committee, 30:21

Drug testing, 32:32-3, 47-50

Employee assistance programs, 32:21-2

Engineering works, regulatory approval, 31:30-1

House of Commons, Standing Committee on Transport, reaction to CN brief on drug testing, 31:27-8

Medical examinations, 31:37; 32:41-2, 55

Motions, 33:5, 6, 10, 42

Occupational fitness programs, 31:13

Operating rules, changes, consultations, 33:17

Procedure, 31:18; 33:10, 14, 17-8, 21, 22-3, 28, 29

Testing, reasonable cause, 31:26-7

Bill C-131, 32:10-4

Bill C-205, 35:12-6, 21, 26-30, 35-6, 40-2

Stollery, Hon. Peter Alan, Senator (Bloor and Yonge)

Bill C-3, subject-matter, 1:24, 37, 42-3, 45-8; 2:6-9, 11

Bill C-4, subject-matter, 1:30-1, 33-4

Bill C-18

Air Canada, 20:86

Air service

Arctic communities, 19:46-8

Designated areas, 21:73-5

New Brunswick, 21:76

Remote areas, 21:67

Air traffic, comparison, Canada, U.S., validity, 22:15-6

Air transportation, "hub and spoke system", 21:30

Aircraft, maintenance standards, 22:19

Airlines

Accidents, 22:17-9

Deregulation

Effects, 19:30-1; 20:77-82

United States

Quality of service, Congress, concerns, 21:64

Service to smaller communities, 21:14-6

Schedules, 19:28-30

Airports

Congestion, 19:27-8

Technology, 22:16-7

Canada Shipping Act, work of the Committee, 15:15

Stewart, honorable John B., sénateur (Antigonish-Guysborough)—*Suite*

Bill C-19—*Suite*

Inco Limited, expéditions, 21:50-2, 54

Libre-échange, répercussions sur transport, 18:44-5

MacMillan Bloedel Ltd., 21:52-3

Matrimises, règle canadienne, absence, 15:57

Modèle du marché concurrentiel, 15:64-6

Motion, 24:4, 5, 30-1, 33

«Personne intéressée», définition, 19:19-20

Pommes de terres, transport, 18:49-50

Procédure, 24:13, 22-4, 31, 32-3, 34

Projet de loi, assentiment de deux ministres, 15:59-60

Provinces

Opinions, 22:28

Uniformité, 15:58-9

Provinces de l'Atlantique, trafic extérieur, destinations, modes, propriété des entreprises de camionnage, 18:42-4

Rapport annuel, proposition, 24:26-9

Scotia Investments Ltd., 18:29

Sécurité routière, 22:27-8

Système de transport, 23:11-2

Test d'aptitude, 23:32-4

Video-cassette, 15:28

Bill C-52, procédure, 32:8

Bill C-105

Accidents, wagons canadiens, wagons américains, comparaison, 30:17

AMC, exposé, 31:12-3, 14

Art. 12, 33:19, 20-1

Art. 18, 33:16-7, 28

Art. 35, 31:16, 28-30; 32:16-20, 33-4, 50-3; 33:11-4, 29-34, 41-2

Chambre des communes, Comité permanent des Transports, réaction au mémoire de CN Rail sur les tests de dépistage de la

drogue et de l'alcool, 31:27-8

Comité consultatif, 30:21

Dépistage des drogues, 32:32-3, 47-50

Examens médicaux, 31:37; 32:41-2, 55

Ingénieurs, ouvrages, processus réglementaire, 31:31

Motions, 33:5, 6, 10, 42

Procédure, 31:18; 33:10, 14, 17-8, 21, 22-3, 28, 29

Programme d'aide aux employés, 32:21-2

Règles, changements, consultations, 33:17

Tests, motif raisonnable, 31:26-7

Bill C-131, 32:10-4

Bill C-205, 35:12-6, 21, 26-30, 35-6, 40-2

Stollery, honorable Peter Alan, sénateur (Bloor and Yonge)

Bill C-3, teneur 1:24, 37, 42-3, 45-8; 2:6-9, 11

Bill C-4, teneur, 1:30-1, 33-4

Bill C-18

Aéroports

Engorgements, 19:27-8

Technologie, 22:16-7

Air Canada, 20:86

Avions, normes d'entretien, 22:19

Chemins de fer

Contrats confidentiels, 15:16-7

Embranchements, abandon, 20:83-4

Fréquence des accidents, 21:41

Tarifs, 20:70-2

CN Rail, changement de trains à camions, 21:40-1

Coalition of Concerned Shippers, 21:63

Comité, plan de travail, 14:11





- Stewart, Douglas, General Manager, Canadian Retail Shippers' Association—*Cont'd*  
 Bill C-21, subject-matter  
 Discussion, 7:29-32, 34-40  
 Statement, 7:26-8
- Stewart, G. R., Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard  
 Bill C-39  
 Discussion, 3:6-12, 15-7; 4:12-7  
 Statement, 3:5-6
- Stewart, Hon. John B., Senator (Antigonish-Guysborough)  
 Bill C-18  
 Air fares, 22:81-2  
 Air services, licenses, citizenship requirement, 15:25-6  
 Air transportation  
 CMA, position, 18:68-9  
 Deregulation  
 Ministerial policy statement, 22:79-80  
 Safety, link, 19:26-7; 21:18-9; 22:83-4  
 Airline industry  
 Concentration, 21:27-8, 29  
 Productivity, 19:42-3  
 Airports, fire fighting programs, 19:37-8  
 Atlantic provinces, outbound traffic, destinations, modes, ownership of carriers, 18:42-4  
 Automobiles, imports, 22:91-2  
 Canadian Aviation Safety Board, investigations, 22:20-1  
 Carriers, shippers, relationship, 20:52-3  
 CCPA, compromises, 17:89-90  
 Champion Forest Products of Alberta, 20:18-9  
 CIL, position, 17:10-2, 14-5  
 CITL, position, effect on railways, 17:80-4  
 Clause 28, 23:42  
 Clause 45, 17:24-5  
 Clause 67(1), 23:16-7  
 CMA, competition and market forces, beliefs, 18:63-4  
 CN Rail  
 Privatization, 17:45  
 Revenue, loss, 17:62  
 Services, obligations, 17:46  
 Coal industry, transportation costs, 20:59-61  
 COFI, endorsement, 20:43  
 Committee  
 Work plan, 14:8, 10, 12, 13-4, 15, 23-5, 26, 27-8; 16:50-1  
 Competitive line rates, 17:82  
 Effects, 17:37-8, 40, 46-7, 60  
 Transborder, 18:30-2, 37-9, 64-5  
 U.S., possibility of enactment, 17:48  
 Confidential contracts, 16:47-9; 17:13; 20:28  
 "Consumer", definition, 22:53  
 CP Rail, 17:81-2  
 Delta Airlines, 19:24-5; 20:89-90; 21:28; 22:10-2  
 Economic Council of Canada, 18:76-7  
 Feeder lines, 22:12-3  
 Flight attendants, 22:82  
 Free trade, effect on transportation, 18:44-5  
 Drafting, French version, 24:43, 50  
 Iron Ore Company, 18:58; 22:43-4, 47-8; 23:19; 24:37-8  
 Jordan report, 19:30-1; 20:89  
 Legislation, drafting, 16:32  
 Miramichi Pulp and Paper Inc., 20:35-7  
 Motion, 14:27; 24:8, 10, 46, 52  
 Multimodal transportation accident investigation board, 22:10  
 MVMA, position, 17:59, 62-3, 68-9
- Stewart, M. Doug, directeur général, Canadian Retail Shippers' Association—*Suite*  
 Bill C-21, teneur  
 Discussion, 7:29-32, 34-40  
 Exposé, 7:26-8
- Stewart, M. G. R., commissaire adjoint, Garde côtière canadienne  
 Bill C-39  
 Discussion, 3:6-12, 15-7; 4:12-7  
 Exposé, 3:5-6
- Stewart, honorable John B., sénateur (Antigonish-Guysborough)  
 Bill C-18  
 ACFPC, compromis, 17:89-90  
 Aéroports, programmes de lutte contre l'incendie, 19:37-8  
 Agents de bord, 22:82  
 Art. 28, 23:42  
 Art. 45, 17:24-5  
 Art. 67(1), 23:16-7  
 Association des manufacturiers canadiens, forces du marché et de la compétition, 18:63-4  
 Association des mines de métaux du Québec, position, 18:57-8  
 Automobiles, importations, 22:91-2  
 Bureau canadien de la sécurité aérienne, enquêtes, 22:20-1  
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal, 22:10  
 But, 17:56  
 Certificat d'exploitation, 19:24  
 Champion Forest Products of Alberta, 20:18-9  
 Charbon, industrie, coût de transport, 20:59-61  
 Chemins de fer  
 Activités, offre et demande, 20:19-20  
 Ateliers, transfert, fermeture, 21:40  
 Code de sécurité, 23:21  
 Comparaison, Canada, E.-U., 17:56  
 Coûts aux expéditeurs, 21:16-7  
 Efficacité, 20:45-6, 53  
 États-Unis, 17:39  
 Restriction de la concurrence, préoccupations, 17:16  
 Service voyageurs, 20:20-1  
 CIL, position, 17:10-2, 14-5  
 CN Rail  
 Privatization, 17:45  
 Revenu, pertes, 17:62  
 Services, obligations, 17:46  
 COFI, approbation, 20:43  
 Comité, plan de travail, 14:8, 10, 12, 13-4, 15, 23-5, 26, 27-8; 16:50-1  
 Compagnies aériennes  
 Concentration, 21:27-8, 29  
 Coûts, amélioration, 19:41-2  
 Productivité, 19:42-3  
 Conseil économique du Canada, 18:76-7  
 "Consommateur", définition, 22:53  
 Contrats confidentiels, 16:47-9; 17:13; 20:28  
 CP Rail, 17:81  
 Delta Airlines, 19:24-5; 20:89-90; 21:28; 22:10-2  
 Economie des transports, 20:27; 21:16  
 "Intérêt public", définition, 16:14-5, 28-31  
 Iron Ore Company, 18:58; 22:43-4, 47-8; 23:19; 24:37-8  
 Libre-échange, répercussions sur transport, 18:44-5  
 Ligue canadienne de transport industriel, opinion, répercussions sur chemins de fer, 17:80-4  
 Miramichi Pulp and Paper Inc., 20:35-7  
 Motion, 14:27; 24:8, 10, 46, 52  
 MVMA, position, 17:59, 62-3, 68-9





- Shipping Conferences Exemption Act, 1986**  
 Bill C-18, comparison, 14:21  
*See also*  
 Bill C-21
- Sidoroff, B. S., Manager, General Distribution, Canada Salt Company**  
 House of Commons, Legislative Committee on Bill C-52, testimony, reference, 28:11
- Sinclair, Gordon, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada**  
 Bill C-18  
 Discussion, 22:73-86  
 Opening remarks, 22:70  
 Statement, 22:70-3
- 60 Minutes (television program)**  
 Video on trucking, reference, 15:54
- Sjogquist, Maury, Executive President, Canadian Merchant Service Guild**  
 Bill C-52, statement, 29:41-5
- Sleimo, Gunnar, Professor, University of Montreal (HEC)**  
 Bill C-21, subject-matter  
 Discussion, 6:30-6  
 Statement, 6:26-30  
 Biographical note, 6:26
- Smith, Ray, Vice-President, Traffic, Soo Line Railroad**  
 Importance of rail competition, quotation, 20:38-9
- South Africa**  
 Rail system, government control, 20:61
- South Korea**  
 Shipyard workers, average salary, 1986, 26:15
- Southern Pacific**  
 Drug and alcohol testing policy, results, 31:22
- Spiwak, Hon. Mira, Senator (Winnipeg)**  
 Bill C-18  
 Air traffic controllers, 19:39-40  
 Airlines, safety, 19:38-9  
 Brotherhood Railway Carmen, views, 21:35  
 Canadian Labour Congress, 20:84  
 CN Rail, "monopoly", 17:52  
 Coal industry, financial conditions, 20:62  
 Committee  
 Procedure, 16:50-1  
 Work plan, 14:13, 26  
 Competitive access provisions, effect on railways, 20:64-5  
 Competitive line rates, 16:45; 17:16-7, 28-9, 32-5; 21:19  
 Confidential contracts, 16:45-6, 48-9  
 CP Rail, finances, 17:29-30  
 Deregulation  
 Employment, effect, 21:20-1  
 Reasons, 19:40-1  
 "Economic", meaning, 16:13-4  
 Forest management, 20:23
- Société (La) des transports du Nord Limitée**  
 Privatisation, 16:24  
 Tariffs, 15:21
- Southern Pacific**  
 Tests de consommation d'alcool et de drogues, politiques, résultats, 31:22
- Spiwak, honorable Mira, sénateur (Winnipeg)**  
 Bill C-18  
 Accès concurrentiel, dispositions, impact sur chemins de fer, 20:64-5  
 Charbon, industrie, situation financière, 20:62  
 Chemins de fer  
 Capacité à rivaliser, 17:50  
 Emplois, répercussions, 20:21, 82-3  
 Expéditeurs, relations, 20:55  
 Sécurité, 21:38  
 Tarifs, réduction, 20:22  
 Viabilité, 17:17; 18:62  
 CN Rail, «monopole», 17:52  
 Comité  
 Plan de travail, 14:13, 26  
 Procédure, 16:50-1  
 Congrès du Travail du Canada, 20:84  
 Contrats confidentiels, 16:45-6, 48-9  
 Contrôleurs de la circulation aérienne, 19:39040  
 CP Rail, finances, 17:29-30  
 Déréglementation  
 Emplois, répercussions, 21:20-1  
 Raisons, 19:40-1
- Sjogquist, M. Maury, président exécutif, Guide de la marine marchande du Canada**  
 Bill C-52, exposé, 29:41-5
- Sleimo, M., Gunnar, professeur, Université de Montréal (HEC)**  
 Bill C-21, teneur  
 Discussion, 6:30-6  
 Exposé, 6:26-30  
 Note biographique, 6:26
- Smith, M. Ray, vice-président, Traffic, Soo Line Railroad**  
 Concurrence dans le transport ferroviaire, importance, citation, 20:38-9
- 60 Minutes (émission)**  
 Vidéo sur le camionnage, référence, 15:54
- Sjogquist, M. Maury, président exécutif, Guide de la marine marchande du Canada**  
 Bill C-52, exposé, 29:41-5
- Sinclair, M. Gordon, président et chef de la direction, Air Transport Association of Canada**  
 Bill C-18  
 Discussion, 22:73-86  
 Exposé, 22:70-3  
 Remarques introductives, 22:70
- Sidoroff, M. B. S., gérant, Distribution générale, Canada Salt Company**  
 Chambres des communes, Comité législatif sur Projet de loi C-52, témoignage, référence, 28:11
- Sinclair, M. Gordon, président et chef de la direction, Air Transport Association of Canada**  
 Bill C-18  
 Discussion, 22:73-86  
 Exposé, 22:70-3  
 Remarques introductives, 22:70
- 60 Minutes (émission)**  
 Vidéo sur le camionnage, référence, 15:54
- Sjogquist, M. Maury, président exécutif, Guide de la marine marchande du Canada**  
 Bill C-52, exposé, 29:41-5
- Sleimo, M., Gunnar, professeur, Université de Montréal (HEC)**  
 Bill C-21, teneur  
 Discussion, 6:30-6  
 Exposé, 6:26-30  
 Note biographique, 6:26
- Smith, M. Ray, vice-président, Traffic, Soo Line Railroad**  
 Concurrence dans le transport ferroviaire, importance, citation, 20:38-9
- Société (La) des transports du Nord Limitée**  
 Privatisation, 16:24  
 Tarifs, 15:21
- Southern Pacific**  
 Tests de consommation d'alcool et de drogues, politiques, résultats, 31:22
- Spiwak, honorable Mira, sénateur (Winnipeg)**  
 Bill C-18  
 Accès concurrentiel, dispositions, impact sur chemins de fer, 20:64-5  
 Charbon, industrie, situation financière, 20:62  
 Chemins de fer  
 Capacité à rivaliser, 17:50  
 Emplois, répercussions, 20:21, 82-3  
 Expéditeurs, relations, 20:55  
 Sécurité, 21:38  
 Tarifs, réduction, 20:22  
 Viabilité, 17:17; 18:62  
 CN Rail, «monopole», 17:52  
 Comité  
 Plan de travail, 14:13, 26  
 Procédure, 16:50-1  
 Congrès du Travail du Canada, 20:84  
 Contrats confidentiels, 16:45-6, 48-9  
 Contrôleurs de la circulation aérienne, 19:39040  
 CP Rail, finances, 17:29-30  
 Déréglementation  
 Emplois, répercussions, 21:20-1  
 Raisons, 19:40-1

## Santé nationale et Bien-être social, ministère—Suite

Dépistage des drogues, politique, développement, 32:43  
 Voir aussi  
 Drogues, abus

## Saskatoon Chemicals

Produits, 20:50

## Scindia Steam Navigation Company

Formation, 11:20  
 Services, 11:15

## Scotia Investments Ltd.

Bill C-18

Appui, 18:24, 27

Participation, 18:25

Préoccupations

Prix de ligne concurrentiel, 18:31

Services, 18:31

Bill C-19

Appui, 18:26-7

Critère de l'intérêt public, préoccupation, 18:27

Participation, 18:25

Position, 18:26-7

Renseignements généraux, 18:24, 26, 29-30

## Scott, M. I.B., président et administrateur-en-chef, CP Rail

Bill C-18

Discussion, 17:28-43

Exposé, 17:26-8

Remarques introductives, 17:26

## Scott, M. Joe, président, Prince Rupert Cruise Ship Committee

Bill C-52

Discussion, 27:17-24

Exposé, 27:15-7

Remarques introductives, 27:15

## Scott Line

Renseignements généraux, 8:15, 17, 18

## Sears Canada Inc.

Installations de groupage, explication, 21:48

Marchandises, pourcentage acheté au Canada, ailleurs, 7:37

## Seattle (États-Unis)

Paquebots, exemption de U. S. Passenger Shipping Act, groupe de

Port

Financement, 29:13

Conteneurs, trafic, compétition avec Vancouver, 29:13

Croisières, station de service, potentielle, 29:36

## Sécurité ferroviaire, Loi

Voit

Bill C-105

Sécurité ferroviaire, Loi (proposée)

Processus, statut, 24:37

## Shipping—Cont'd

Liner industry—Cont'd

Indirect services, 5:22

Market conditions, pressures, 11:20

North Atlantic trade

Dollar, decline, effect on imports, 11:18

Door-to-door rates, percentage, 17:23

Services available, 5:21

Overcapacity, causes, conséquences, 6:14, 15, 16, 18, 20, 40;

11:17

Pacific trade, carriers, service, West coast, Vancouver, 8:24, 25-6

Private fleets, effects, 12:18

Shippers, Ludwick and Associates survey, 6:15

Shippers' associations, U. S., growth, 6:10-1

Shippers' councils

Concept, origin, intention, 5:21; 7:20-1, 25

Representation, problems, 6:24-5, 38, 41, 43; 7:20-1

Shipping conferences, relations, concerns, 6:12; 7:21

Structure, problems, 6:27-8

Tariff, classes, 5:21-2

Tough rates, advantages, 6:40

Traffic flows, changes, effects, 9:13-4

United States

Canada, comparison, 7:8-10

Effect of deregulation on costs, 15:63

Seafarers, Canadian, unemployment rate, 29:44

United States

Canada, legislation, regulations, liaison, need for, recommenda-

tion, 5:28; 9:17

Shipping companies, protection from foreign ownership, 26:16

## Shipping Conferences

Benefits

Employment, 7:11

Revenue, 7:12, 23

Shippers, 6:37

Small shippers, 7:19

Stability, 10:5

Bill C-21, concerns, 5:15-6, 18

Break down, beginning, 5:14-5

Cartel, justification, 5:15; 6:16

Changes, 6:25-6

Confidential contracts, opposition, 15:17

Definition, 5:17

Diversity, 6:9

History, description, 5:7, 14

International character, 5:13-4

Market power, limitations on, 7:7-8

Membership, ease of entry, 6:31-2, 41

Monopoly or oligopoly, 6:43; 8:7

Independent action, de facto right, 12:18

Restraints, 7:8

Volume, rates, 7:8

Numbers operating in Canada, approximate, 5:7, 12, 13

Other countries, regulation, lack of, 9:12

Services, internal competition, 7:13-4

Shippers councils, relations with, concerns, 6:12, 24; 7:21

Super conferences, development, 6:15; 7:27, 30

Atlantic, Pacific, differences, 7:34-5

## Shipping Conferences Exemption Act, 1979

Extensions, 5:13

Objective, 6:6

Penalties, 5:17

Provisions, 5:7

Regulation, limits, 6:13-4

- Shipping**  
 Canadian Shipping Register, deletions, 28:12  
 Coasting trade  
 Bill C-52  
 Cruise trade  
 Domestic, protection, 25:7  
 International, exemption, 25:6, 11  
 West coast, impact, 27:16; 29:31-2  
 Definition, impact, 29:10  
 Cabotage, definition, policy, 27:10  
 Cargo, transportation, Pughwash to Montreal, costs, comparison, Canada, foreign ships, 28:11  
 Great Lakes  
 Canadian flag vessels, share of cross-lake trade, 27:7  
 Trade, downturn, 1981-1986, 27:11  
 Intercostal trade, competitive ability, 27:12  
 "Salty Lakers", puppose, 27:11  
 Waiver system, problems, 26:7-8; 27:7  
 Cruise trade  
 Alaska trade  
 British Columbia, ports involved, 29:8  
 Cruise ships, large  
 Canadian, lack, 27:20, 24  
 Numbers, accommodations, 27:21  
 Development, expansion, background, 29:29-30, 31  
 Economic benefits to Canada, 29:9, 16, 28, 40  
 Foreign-flag ships, number, size, ownership, 29:9  
 Lines involved, 29:30  
 Restructuring, effect on ports of San Francisco, Seattle, 29:14  
 Round trips, one-way trips, options, comparison, Vancouver, Seattle, 29:3-8  
 Ships stores, purchases, 29:15  
 U. S. tourists, numbers, 29:8  
 Vancouver, use as home port, numbers, impact, 29:39  
 Caribbean, ports of call, competition for, 29:35-6  
 Cruise ships, classes, 25:9  
 Historical background, transition from crossing to cruising, 29:30-1  
 Lead time, importance, 29:31  
 World wide  
 Major areas, 29:23  
 Growth, gross revenues, 29:8  
 International rules on taxation and registration, discriminatory practices, 28:12  
 Liner industry  
 Atlantic region, Bill C-18, Bill C-19, support, 18:41-2  
 Bills of lading, computerization, 5:26  
 Bulk trade, differences, 5:6-7, 17  
 Canada, use of imperial and metric systems, incidents, lack of, 3:9  
 Caribbean trade  
 Canadian, U.S. ports, options, 8:19  
 Return trade, lack of, 8:21-2  
 Characteristics, 6:27-8  
 Competition Act, exemption, 14:21  
 Competitive situation, West Coast, North Atlantic, 12:14  
 Confidential contracts, 14:23  
 Container traffic, diversion, Vancouver to Seattle, 29:12-3  
 Containerization  
 Capacity, expansion, 6:10  
 Effects  
 Competition, 6:28; 11:20  
 Conferences, 6:25  
 Size of vessels, 6:14  
 Small shipper, choices, 6:42-3  
 Controlled companies, definition, 5:21  
 "Destructive competition", results, 8:6, 9-10  
 Door-to-door, growth, 5:25, 26  
 Freight forwarders, function, growth, 6:10
- Santé nationale et Bien-être social, ministère**  
 Consultation nationale sur l'abus d'alcool et de drogues en milieu de travail (Devon, Alta. et Montebello, Québec), 31:25, 26; 32:38  
 Note biographique, 18:14  
 Bill C-19, discussion, 18:16, 22-3  
 Association des camionneurs de l'Ontario  
 Sanderson, M. John, président, Comité de révision de réglementation, Port, passagers, croisières en Alaska, diminution 29:13-4  
 San Francisco (États-Unis)  
 Double échelle, explication, 15:64; 21:9, 22, 31  
 Salaires  
 Service, 8:15, 20  
 Saguenay Shipping  
 Exposé, 29:26-8  
 Discussion, 29:28-38  
 Bill C-52  
 International Committee of Passenger Lines  
 Ruers, M. John, président, Comité pour l'Amérique du Nord, International  
 Bill C-105, discussion, 32:43-4, 48-9; 33:23, 32, 37  
 Royer, M. Paul, ministre de la Justice (délégué au ministère des Transports)  
 Camionnage, déréglementation, répercussion sur innovation, 15:61  
 Produit national brut, pourcentage affecté au commerce international, 11:7  
 Royaume-Uni  
 Exposé, 21:31  
 Discussion, 20:82-4; 21:35-6, 39-41  
 Bill C-19, exposé, 21:31  
 Roy, M. Léo, vice-président, Fraternité des wagonniers de chemins de fer, Congrès du Travail du Canada  
 Par million de véhicules, Canada, autres pays, 19:14-5  
 Nord canadien, «routes d'hiver», exploitation, 15:53  
 Sécurité, compétence, 15:43-4, 47-8; 23:27-9  
 Routes et autoroutes  
 Accidents, statistiques, problèmes, 19:13-4  
 Décès, taux  
 Augmentation, facteurs, 19:15  
 Canada, 23:29  
 Déclin, 19:15  
 Par million de véhicules, Canada, autres pays, 19:14-5  
 Nord canadien, «routes d'hiver», exploitation, 15:53  
 Sécurité, compétence, 15:43-4, 47-8; 23:27-9  
 Roy, M. Léo, vice-président, Fraternité des wagonniers de chemins de fer, Congrès du Travail du Canada  
 Bill C-18  
 Discussion, 20:82-4; 21:35-6, 39-41  
 Exposé, 21:31  
 Bill C-19, exposé, 21:31  
 Royaume-Uni  
 Camionnage, déréglementation, répercussion sur innovation, 15:61  
 Produit national brut, pourcentage affecté au commerce international, 11:7  
 Royer, M. Paul, ministre de la Justice (délégué au ministère des Transports)  
 Bill C-105, discussion, 32:43-4, 48-9; 33:23, 32, 37  
 Ruers, M. John, président, Comité pour l'Amérique du Nord, International  
 Bill C-52  
 Discussion, 29:28-38  
 Exposé, 29:26-8  
 Note biographique, 29:26  
 Saguenay Shipping  
 Service, 8:15, 20  
 Salaires  
 Double échelle, explication, 15:64; 21:9, 22, 31  
 San Francisco (États-Unis)  
 Port, passagers, croisières en Alaska, diminution 29:13-4  
 Sanderson, M. John, président, Comité de révision de réglementation, Association des camionneurs de l'Ontario  
 Bill C-19, discussion, 18:16, 22-3  
 Note biographique, 18:14  
 Santé nationale et Bien-être social, ministère  
 Consultation nationale sur l'abus d'alcool et de drogues en milieu de travail (Devon, Alta. et Montebello, Québec), 31:25, 26; 32:38



- Scott, I.B., Chairman and Chief Executive Officer, CP Rail**  
 Bill C-18  
 Discussion, 17:28-43  
 Opening remarks, 17:26  
 Statement, 17:26-8
- Scott, Joe, Chairman, Prince Rupert Cruise Ship Committee**  
 Bill C-52  
 Discussion, 27:17-24  
 Opening remarks, 27:15  
 Statement, 27:15-7
- Scott Line**  
 Background information, 8:15, 17, 18
- Seafarers' International Union**  
 Background information, 28:9-10  
 Bill C-52  
 Amendments proposed, 28:7-9  
 Concerns, 28:10  
 Views, criticisms, 28:6-7
- Sears Canada Inc.**  
 Consolidation facilities, explanation, 21:48  
 Merchandise, percentage bought in Canada, other countries, 7:37
- Seattle**  
 Passenger liners, exemption from U. S. Passenger Shipping Act, lobby group, 29:13, 14, 22, 34, 35  
 Port  
 Container traffic, competition with Vancouver, 29:13  
 Cruise ships, service point, potential, 29:36  
 Funding, 29:13
- Seymour, Jonathan, Consultant, Chamber of Shipping of British Columbia**  
 Bill C-52, discussion, 29:12-4, 16-20, 22
- Shipbuilding industry**  
 Canada  
 Competitive position, 26:14; 28:10  
 Future prospects, 26:10-1  
 Government industry working group, 26:17-8  
 Impact on economy, 26:18  
 Survival, necessary changes, 26:13  
 Decline, western world, 1976-1986, 26:10  
 Denmark, shipyards, support, 26:17  
 European Economic Community  
 Policy, 11:12  
 Subsidies, 26:17  
 Far East, share of world shipbuilding market, increase, 26:13  
 Free Trade Agreement  
 Canada, reservation, 26:11  
 U.S. marine industry, protection, 26:11  
 Great Britain, intervention financing, 26:17  
 Japan, policy, 11:12  
 Passenger ships, large, construction, 29:11  
 Possibility of construction in Canada, 29:18, 29  
 South Korea, shipyard workers, average monthly wage, comparison, Canada, 26:15  
 World market, 26:13
- Robertson, honorable Brenda Marry, sénateur (Riverview)**  
 Bill C-205, 34:10, 13, 15; 35:16-8, 30, 42-3  
 Motions, 35:5, 47
- de métaux du Québec Inc.**  
 Bill C-18  
 Discussion, 54-9  
 Exposé, 18:50-4
- Roberge, M. Jean, adjoint au directeur général, Association des mines**  
 Bill C-18  
 Discussion, 20:83-8, 91-3  
 Exposé, 20:75-7
- Canada**  
 Bill C-18  
 Discussion, 20:83-8, 91-3  
 Exposé, 20:75-7  
 Bill C-19  
 Discussion, 20:83-8, 91-3  
 Exposé, 20:75-7
- Riche, Mme Nancy, vice-présidente exécutive, Congrès du Travail du Canada**  
 REPAP Entreprises Inc.  
 Renseignements généraux, 20:32
- Ken, M. André, greffier du Comité**  
 Bill C-3, teneur, procédure, 1:37, 39  
 Bill C-18, 14:14; 20:94; 24:22, 24, 44, 47  
 Bill C-19, 14:14; 20:94; 24:24  
 Bill C-52, procédure, 26:5  
 Bill C-105, travaux futurs, 30:10  
 Réunion d'organisation, 1:11, 14-5
- REPAP Entreprises Inc.**  
 Renseignements généraux, 20:32
- Riche, Mme Nancy, vice-présidente exécutive, Congrès du Travail du Canada**  
 Bill C-18  
 Discussion, 20:83-8, 91-3  
 Exposé, 20:75-7  
 Bill C-19  
 Discussion, 20:83-8, 91-3  
 Exposé, 20:75-7  
 Bill C-52, procédure, 26:5  
 Bill C-105, travaux futurs, 30:10  
 Réunion d'organisation, 1:11, 14-5
- Rapports au Sénat**  
 Bill C-3, teneur, sans amendement, 2:5, 6, 11  
 Bill C-4, teneur, sans amendement, 1:10, 36  
 Bill C-18  
 Plan de travail, accélération, 15:7  
 Tel que modifié, 24:11, 54  
 Bill C-19  
 Plan de travail, accélération, 15:7  
 Tel que modifié, 24:11, 34  
 Bill C-21, teneur  
 Rapport provisoire, 13:6-7  
 Sans amendement, 14:7  
 Bill C-39, sans amendement mais avec commentaires, 4:7-11  
 Bill C-105, avec amendement, 33:9  
 Bill C-131, sans amendement, 33:9  
 Bill C-205, sans amendement, mais avec commentaires, 34:5; 35:6
- Radio, Loi modifiant la Loi**  
 Voir  
 Bill C-3, teneur
- Radio, Loi**  
 Article 3, discussion, 17:23-4  
 Gestion du spectre, coûts, recouvrement, exemptions, 1:18
- Radio**  
 Gestion du spectre, 1:17-8  
 Licences  
 Droits, 1:21-2  
 Municipalités, traitement préférentiel, 1:20, 23, 24  
 Utilisateurs, 1:17-20  
 Services et utilisation, portée, 1:17

- Rochdale Report**, 6:35
- Romoff, Harvey**, Chairman, Canadian Pacific Ships, Canada United Kingdom Freight Conference  
Conference  
Bill C-21, subject-matter  
Discussion, 7:16-8, 20, 22  
Statement, 7:6-11  
Biographical note, 7:6
- Roy, Léo**, 2nd Vice-President, Brotherhood Railway Carmen of Canada, Canadian Labour Congress  
Bill C-18  
Discussion, 20:82-4, 21:35-6, 39-41  
Statement, 21:31  
Bill C-19, statement, 21:31
- Royer, Paul**, Department of Justice (attached to the Department of Transport)  
Bill C-105, discussion, 32:43-4, 48-9; 33:23, 32, 37
- Ruers, John**, Chairman, North American Committee, International Committee of Passenger Lines  
Bill C-52  
Discussion, 29:28-38  
Statement, 29:26-8  
Biographical note, 29:26
- Saguenay Shipping Service**, 8:15, 20
- San Francisco**  
Port, passengers, Alaska trade, reduction, 29:13-4
- Sanderson, John**, Chairman of the Regulatory Overview Committee,  
Ontario Trucking Association  
Bill C-19, discussion, 18:16-7, 22-3  
Biographical note, 18:14
- Saskatoon Chemicals Products**, 20:50
- Scindia Steam Navigation Company**  
Formation, 11:20  
Services, 11:15
- Scotia Investments Ltd.**  
Background information, 18:24, 26, 29-30  
Bill C-18  
Concerns  
Competitive line rates, 18:31  
Service, 18:31  
Involvement, 18:25  
Support, 18:24, 27  
Views, 18:25  
Bill C-19  
Involvement, 18:25  
Position, 18:26-7  
Public interest test, concern, 18:27  
Support, 18:24, 26, 27
- Québec**  
Camionnage, sécurité, normes, application, 22:25  
Bill C-18, demande d'être exemptée de l'arbitrage de la dernière offre, 15:19  
Fonctionnement, 22:46  
Iron Ore Company of Canada, relations, 22:40  
Personnel, total, 22:44  
Renseignements généraux, 22:40  
Subventions, 23:20; 24:37  
Transporteur public, 23:20  
Wabush Mines  
Expéditions, service, 22:67  
Tarif chargé, comparaison Compagnie Iron Ore, 22:66-7
- Provinces de l'Atlantique**  
Avions à réaction, service, diminution, 21:66  
Public Interest Research Opinion  
Bill C-18; 18:71  
Développement régional, 18:73  
Mandataires fédéraux, 18:71-2  
Politique générale, élaboration, 18:72  
Stratégie nationale de développement, 18:70-1
- Provinces**  
Bill C-3, teneur, position, 1:46-7; 2:7, 9-10  
Bill C-18, mesures législatives correspondantes, 14:20  
Bill C-19  
Mesures législatives correspondantes, 14:19-20  
Renversement du fardeau de la preuve, critère, retard, 21:44, 46-7; 22:28  
Uniformité, intentions, progrès, 15:58-9, 66-7  
Code national de sécurité, normes, dates d'adoption, 19:11; 22:27-8  
Lac Meech, accord, objectifs nationaux, interprétation, 21:47  
Lois sur l'hygiène professionnelle, adoption, 31:10  
Médecins, déclaration obligatoire concernant automobilistes, 31:15  
Organismes de réglementation du transport routier, jugements, dispositions légales, 23:24  
Sécurité routière, compétence, 23:27-9; 24:17-8  
Transports, déréglementation, position, 17:76, 79
- Province (Vancouver)**  
Article, 22 mai 1988, citation, 27:19
- Précar**  
Activités, 30:16  
Employés, compétences, 30:16
- Prix**  
Détailants, facteurs, 7:34
- Pringle, M. J.**, directeur, Politiques des transporteurs routiers, ministère des Transports  
Bill C-19, discussion, 15:24-5, 38-45, 47-60, 63-4, 66-7 19:12-3, 16-20, 46

- Regional development**  
National development strategy, need for, 18:70  
Nova Scotia, investment, tax breaks, 18:78  
Regional economic development vs commercial viability of transportation service, view of Atlantic premiers, 18:46  
**Regional Industrial Expansion Department**  
ACOA, involvement, 18:75
- Keny, André, Clerk of the Committee**  
Bill C-3, subject-matter, procedure, 13:37, 39  
Bill C-18, 14:14; 20:94; 24:22, 24, 44, 47  
Bill C-19, 14:14; 20:94; 24:24  
Bill C-52, procedure, 26:5  
Bill C-105, future work, 30:10  
Organization meeting, 1:11, 14-5
- REPAP Enterprises Inc.**  
Background information, 20:32
- Reports to Senate**  
Bill C-3, subject-matter, without amendment, 2:5, 6, 11  
Bill C-4, subject-matter, without amendment, 1:10, 36  
Bill C-18  
As amended, 24:11, 54  
Work plan, acceleration, 15:7  
Bill C-19  
As amended, 24:11, 34  
Work plan, acceleration, 15:7  
Bill C-21, subject-matter  
Interim report, 13:6-7  
Without amendment, 14:7  
Bill C-39, without amendment but with comments, 4:7-11  
Bill C-105, with amendment, 33:9  
Bill C-131, without amendment, 33:9  
Bill C-205, without amendment, but with comment, 34:5; 35:6
- Revised Statutes of Canada, 1985**  
Drafting  
French version, 24:41  
New style, 24:39  
Statute Revision Commission, conversion of imperial units to metric units, authority, lack of, 3:8-9
- Riche, Nancy, Executive Vice-President, Canadian Labour Congress**  
Bill C-18  
Discussion, 20:83-8, 91-3  
Statement, 20:75-7  
Bill C-19  
Discussion, 20:83-8, 91-3  
Statement, 20:75-7
- Roberge, Jean, Assistant to the Director General, Quebec Metal Mining Association Inc.**  
Bill C-18  
Discussion, 18:54-9  
Statement, 18:50-4
- Robertson, Hon. Brenda Mary, Senator (Riverview)**  
Bill C-205, 34:10, 13, 15; 35:16-8, 30, 42-3  
Motions, 35:5, 47
- Roblin, Hon. Duff, Senator (Red River)**  
Bill C-18, Committee, work plan, 14:10-3, 25-6, 27, 28  
Bill C-19, Committee, work plan, 14:10-3, 25-6, 27, 28
- Pickands/Mather Co.**  
Wabush Mines, relations, 22:62
- Pigeon, M. Jacques, avocat-conseil, contentieux, Affaires sociales, ministère de la Justice**  
Bill C-19, discussion, 24:32
- Policy study: Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace, Université Queen's, étude réalisée en 1987, citation, 32:29**
- Pomkoski, M. Keith, représentant, Asian-North American Eastbound Rate Agreement**  
Bill C-21, teneur  
Discussion, 8:25-7  
Exposé, 8:23-5  
Note biographique, 8:23
- Pommes de terres**  
Ile-du-Prince-Edouard  
Expédition, coûts, Bill C-18, répercussions, 20:28  
Transport, changements, 18:49
- Popp, M. Alfred, avocat général, ministère des Transports**  
Bill C-39, discussion, 4:13, 16-7
- Porteous, M. Hugh, directeur, Relations avec les gouvernements et Coopération des stratégies spéciales, VIA Rail Canada Inc.**  
Bill C-205, exposé, 35:30-3
- Ports**  
Activité, réduction, causes, 12:12-3  
Etats-Unis, approfondissement, 5:28  
Halifax  
Désavantagé par rapport aux ports américains, 14:23  
Profoundeur, 5:28  
Montréal, Halifax, profoundeur, 5:28  
Vancouver, difficultés, contraintes, 7:36-7
- Potasse**  
Transport, modes, 20:28
- Powell, M. J. A., directeur adjoint, Achats et transports, Crown Forest Industries Limited, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers**  
Bill C-18, discussion, 20:14, 15, 17
- Price Waterhouse Management Consultants**  
Voir  
Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire
- Prince Albert Pulp and Paper**  
Chemins de fer, négociations avec, 20:53  
Wagons chargés, quotidiennement, 20:55
- Prince Rupert, Colombie-Britannique**  
Côte ouest, croisières, importance pour l'économie, 27:15-6  
Population, 27:23
- Prince Rupert Cruise Ship Committee**  
Bill C-52  
Mémoire, organismes de région, appui, 27:17  
Recommandations, 27:16-7



# **Office national des transports (ONT)—Suite**

Pouvoirs, rôle—*Suite*

Prix de lignes concurrentiels, 17:32, 34

Président, nomination, 16:27

Examen par comité parlementaire, 23:36

## **Ontario**

Camionnage, loi, application, système, développement, 18:12-3

Camionneurs, demandes de licence, taux adoptés, 22:29

## **Ontario Trucking Association**

Bill C-19

Mémoire, «Bill C-19, The Issue of Safety»

Association canadienne du camionnage, mémoire, similarités,

18:15

Références, 18:7, 9, 10, 11, 15

Préoccupations, 18:7-11

Recommandation, 18:11

Représentation, 18:16

## **Organisation maritime internationale**

Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer 4:12, 13

Croisières, définition, référence, 29:33

Convention sur le jaugeage

Canada, adhésion, 3:6, 11-2

Système métrique, utilisation, 3:6, 11-2

## **Paris et le désert français**

Gravier, M. Jean-François, référence, 21:68

Park, M. Terry, directeur, Transports, Alberta Gas Chemicals Ltd.

Bill C-18, discussion, 18:38-9

## **Parlement**

Bill C-18, règlements, procédure, 23:43

Bill C-19, règlements, procédure, 23:43

## **Pâtes et papiers, industrie**

Coûts de transport, 20:9

Croissance, perspectives, 20:8

Demande, nature cyclique, 20:23

Emplois, 20:8

Exportations, 20:8, 24

Fabrique de papier, situation, considérations, 20:37

Facteurs, coûts, 20:24

Gains nets à l'exportation, importance à l'économie canadienne, 20:8

Nouvelle technologie, répercussions sur l'emploi, 20:21-2

## **Pays-Bas**

Politique maritime, politique de transport maritime, différence,

11:13

Produit national brut, pourcentage affecté au commerce internatio-

nal, 11:7

## **Peat Marwick and Partners**

Chemins de fer, pertes potentielles des revenus résultant du Bill C-

18, étude, référence, 21:57

Pettet, honorable William J., sénateur (Bonavista)

Bill C-18, 16:24-6

Phillips, M. Carl, directeur de la distribution et de la circulation, Ford

Canada Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association

Bill C-18, discussion, 17:68-9

# **Railways—Cont**

## **Security**

Safety procedures, changes, 30:16

Safety record, CN, CP, 19:38; 30:16

Security inspectors

Procedures, powers, 30:13-4

Qualifications, 30:15

Visual inspection, high tech equipment, 30:15

## **Shippers**

Bulk resource, support for Bill C-18, 15:62

## **Captive**

Advantages of rail competition, 20:38

Attitude of railways towards, 20:33

Examples, 17:84-5; 18:34-5

Explanation, 18:61-2; 20:13

Numbers, 18:60

Regional disparity, 18:61

Confidential contracts

Importance, 20:14-5

Support, 15:62; 16:46

Unfair practices, remedies, Bill C-18, 16:47-9

## **Small shippers**

Bill C-18, advantages, 21:56

Illustrations, 21:55

## **Stations, heritage**

Acquisition by communities, associated costs, problems, 35:25

Bill C-205, designation, criteria, determination, 35:25

## **Demolition**

Drumheller, Alta, 34:11-2

West Toronto, demolition, 35:37, 44

Manitoba, definition, research, 35:26, 27

Preservation, situation

Action Vale, Que, 35:33

Antigonish, N. S., 35:15-6, 34

Beiseker, Alta, 34:7, 8-9, 14

Clareholm, Alta, 34:13

Haltix, N. S., 35:33

London, Ont., 35:21

McAdam, N. B., 35:24-5, 26

Okotoks, Alta, 34:7, 13-4

Orangedale, N. S., 35:16, 27, 34

Quebec City, Que., 35:33

Regina, Sask., 35:21

St. Croix, N. B., 35:39

St. Mary's, Ont., 35:33

Protection, lack of, current law, 34:11

Statistics, 34:11

Still in use, numbers, 35:42

United States

Canadian operations with captive shippers, 17:82

Competitive advantages (under C-18), 17:36

Confidential contracts

Advantages, examples, 21:53-4

Introduction, 16:35

Deregulation

Concentration, 21:11

Cost reduction measures, 17:67

Effect on Canadian railway, examples, 17:61, 69

Employment, compensation, effect, 16:7

Safety, effect, 20:54

Development, marketplace, comparison, Canada, 18:74

Gateways, closure, 17:51-2

Private short lines, 20:70

West Germany, France, situation, 18:74

Wheel inspection, 21:39-40

- Railways—Cont'd**  
 Accidents—*Cont'd*  
 Conrail, collision with Amtrack, Chase, Maryland, January, 1987, interview with engineer Ricky Gates, 31:22  
 Australia, 1960's, investment, upgrading, 18:74  
 Automobile industry, importance to, 17:58  
 Base rates, quarterly escalation, 20:63  
 Bill C-18  
 Concerns, 14:19  
 Revenue loss  
 Possible responses, 20:45-7  
 Projected, 17:60, 82:3, 85  
 Studies, 21:57  
 Bill C-105  
 Brotherhood of Locomotive Engineers, consultations on regulations, 32:26-7  
 Branch lines, abandonment  
 Effect on freight rates, lack of, 20:70-1  
 Maritime provinces, 18:48-9  
 Quebec, 18:52-3  
 Reasons, 21:57  
 Carmen  
 Function, 21:31  
 Hours of work, 30:13  
 Replacement by switchmen, 21:37, 41  
 CN, CP, similarities, 17:54  
 Company officers, rules examination, requirement, 33:16  
 Comparison, Canada, U.S., 17:55-6; 20:10  
 Confidential contracts, wish for authority to enter into, 14:17, 21; 16:35, 46  
 Cost base, compared to U.S., 17:17, 28  
 Decline, responsibility, 18:71  
 Drug and alcohol abuse, employee assistance programs  
 Bill C-105, effect, 30:23  
 Effectiveness, 32:23  
 Employer/employee joint programs, 32:37-8  
*See also*  
 Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry  
 Employes (operating)  
 Appearance sheet, 32:53  
 Hours of work, 30:18  
 Medical examinations, requirements, 32:17, 44:5, 55; 33:11-2  
 Periods of rest, regulation, problems, 30:18-9; 32:24-6, 54  
 Qualifying, requirements, 30:13  
 Work scheduling, need for improvements, joint study, 30:24  
 Employment, decrease, 20:21, 54, 82; 22:88  
 Free trade agreement, effect on competitive access, 17:53-4  
 Grain network, 18:53  
 Large railways, departments of occupational health and safety, 31:3-4  
 Motor vehicles, transportation by rail cars, system, development, 17:59  
 Obligations, 17:35  
 Passenger service  
 CN, CP, responsibilities, 16:42  
 Competition, lack of, 16:41  
 Deterioration, 20:20  
 Policy, federal mandate, role, 18:71  
 Rail lines, American, advantages, 21:39  
 Rate structure, historical background, 20:39  
 Rule "G", explanation, 30:22; 32:44, 53-4  
 Russia  
 Employees, medical checks, frequency, 31:29  
 Importance, 18:74
- Office national de l'énergie, Loi, 16:27**  
 Office national des transports (ONT)  
 Bill C-131  
 Appel, procédure, 32:11  
 Exemptions, critères, 32:12  
 Pouvors, 32:9, 12  
 Bureaux régionaux, 16:15  
 Chemins de fer  
 Employés, examens médicaux, règles, révision, ébauche, référence, 33:11-2  
 Inspection, exigences, 30:13, 14  
 Lois appliquées par, 16:19-21  
 Membres  
 Citoyenneté, condition, manque de, 23:34-5  
 Nombre, justification, 23:35  
 Nomination, 16:27  
 Régions, représentation, 16:15; 18:56-7  
 Pouvoirs, rôle  
 Comparaison, CTC, 16:16-7  
 Délivrer des licences, 16:16-7  
 Dommages à une tierce partie, 15:19  
 Fusions, acquisitions, 15:15
- Obéd Mountain Coal Company Limited**  
 Etablissement, 20:67  
 Gestion, type, 20:68  
 Production  
 Par personne par jour de travail, 20:67  
 Total, annuel, 20:66
- ONT**  
*Voir*  
 Office national des transports
- Nouvelle-Ecosse**  
 Développement régional, programme, 19:78  
 Mesures législatives correspondantes au Bill C-19, 14:20; 15:66-7  
 Nurgitz, honorable Nathan, sénateur (Winnipeg-Nord)  
 Bill C-39, 3:10-3  
 Procédure, 3:17-8
- Nouveau-Brunswick**  
 Bill C-3  
 Consultations, fédérales-provinciales, 1:43, 45  
 Préoccupations, recouvrement des coûts, conséquences, 1:43-7  
 Réseau de communications provincial, construction, 1:44  
 Services hospitaliers, droits aux usagers, gouvernement fédéral, réponse, 1:44
- Norvège**  
 Bateaux, système d'immatriculation, changements proposés, 5:16
- Ligue canadienne de transport industriel**  
 Bill C-18, discussion, 17:77-8, 84-5  
 Bill C-19, discussion, 17:77-8, 84-5
- Norton, M. Charles, directeur général de la circulation, Kraft Ltée,**  
 Croisières en Alaska  
 Nombre, 27:16  
 Point d'origine, type, 27:18, 21  
 Voyageurs, origine, 27:24

- Quebec Carrier Mining Company**  
 Railway, operations, application of Bill C-18, lack of, 22:40
- Quebec Metal Mining Association Inc.**  
 Background information, 18:50  
 Bill C-18, concerns, suggestions  
 Air services, domestic, Northern, 18:51  
 Arbitrator, authority, 18:51  
 Rail line abandonment, 18:52-53, 58-9
- Quebec North Shore and Labrador Railway**  
 Background information, 22:40  
 Bill C-18, request for relief from final offer arbitration, 15:19  
 Common carrier, 23:20  
 Employees, numbers, 22:44  
 Iron Ore Company of Canada, relationship, 22:40  
 Operations, 22:46  
 Subsidies to, 23:20; 24:37  
 Wabush Mines  
 Rates charged, comparison, Iron Ore Company, 22:66-7  
 Shipments, service, 22:67
- Queen's University**  
*Policy study: Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace*, study dated 1987, quotation, 32:29
- Radio**  
 Licenses  
 Fees, 1:20-2  
 Municipalities, preferred treatment, 1:20, 23, 24  
 Users, 1:17, 20  
 Services and utilization, scope, 1:17  
 Spectrum management, 1:17-8
- Radio Act**  
 Clause 3, discussion, 1:23-4  
 Spectrum management, cost recovery, exemptions, 1:18
- Radio Act, Act to amend**  
*See*  
 Bill C-3, subject-matter
- Railway Act**  
*See*  
 Bill C-3, subject-matter
- Railway Safety Act (proposed)**  
 Process, status in cabinet, 24:37
- Railways**  
 Accidents  
 American cars, involvement, 30:17  
 At railway crossings, 30:24-5
- North Atlantic Freight Conferences**  
 Renseignements généraux, 7:1-3
- Nord canadien**  
 Camionnage, réglementation par gouvernements territoriaux, problèmes, 15:50-2  
 «Routes d'hiver», exploitation, 15:53  
 Service aérien, problèmes, 15:20-2
- Nolan, M. Richard**, président de la division aérienne, Syndicat canadien de la Fonction publique  
 Bill C-18  
 Discussion, 21:27-30  
 Exposé, 21:22-7  
 Bill C-19, exposé, 21:22-7
- Nickels, M. Carl**, président, Compagnie Iron Ore du Canada  
 Bill C-18  
 Discussion, 22:43-8  
 Exposé, 22:39-43
- Nigerian National Shipping Line**  
 Service, 11:15
- Niagara Institute**  
*Voir*  
 Santé et bien-être social, ministère — Consultation nationale sur l'abus d'alcool et de drogues en milieu de travail
- New York Central Railroad**  
 Déclin, raisons, 17:39
- Nevada (États-Unis)**  
 Industrie du transport, contrôle des taux et des entrées, 15:29
- Nantel, M. Alain**, directeur, Gestion immobilière, VIA Rail Canada  
 Bill C-205  
 Discussion, 35:35-6  
 Exposé, 35:33-5
- Nantais, M. Mark**, directeur exécutif, Motor Vehicle Manufacturers' Association  
 Bill C-18  
 Discussion, 17:59, 64-5, 70-1  
 Exposé, 17:57-9  
 Remarques introductives, 17:57  
 Bill C-19  
 Discussion, 17:59, 64-5, 70-1  
 Exposé, 17:57-9  
 Remarques introductives, 17:57
- Nader, M. Ralph**  
 Camionnage, sécurité, étude, citation, 19:6
- Nick, sous-ministre adjoint, Politique et coordination, Ministère des Transports**  
 Bill C-18, discussion, 23:24-6, 34-5; 24:43, 46-7, 49  
 Bill C-19, discussion, 23:14, 18-9, 28-30, 33-4, 40-2, 44-6; 24:26, 32
- Muir, honorable Robert**, sénateur (Cape Breton-The Sydneys)—*Suite*



- Prince Edward Island**  
 Potato Marketing Board, confidential contracts, concerns, 18:49
- Prince Rupert, British Columbia**  
 Population, 27:23  
 West coast cruise trade, importance to economy, 27:15-6
- Prince Rupert Cruise Ship Committee**  
 Bill C-52  
 Brief, local organizations, endorsement, 27:17  
 Recommendations, 27:16-7
- Pringle, John, Director, Motor Vehicle, Department of Transport**  
 Bill C-19, discussion, 15:24-5, 38-45, 47-60, 63-4, 66-7;  
 19:12-3, 16-20, 46
- Procar**  
 Activities, 30:16  
 Employees, qualifications, 30:16
- Province (Vancouver)**  
 Article, May 22, 1988, quotation, 27:19
- Provinces**  
 Bill C-3, subject-matter, position, 1:46-7; 2:7, 9-10  
 Bill C-18, corresponding legislation, 14:20  
 Bill C-19  
 Corresponding legislation, 14:19-20  
 Reverse onus clause, delay, 21:44, 46-7; 22:28  
 Uniformity of legislation, intentions, progress, 15:58-9, 66-7  
 Highway safety, jurisdiction, 23:27-9; 24:17-8  
 Meech Lake Agreement, national objectives, interpretation, 21:47  
 Motor transport boards, rulings, statutory requirements, 23:24  
 National Safety Code, standards, compliance dates, 19:11; 22:27-8  
 Occupational health legislation, enactment, 31:10  
 Physicians, mandatory reporting regarding automobile drivers, 31:15  
 Transportation, deregulation, position, 17:76, 79
- Public Interest Research**  
 Views  
 Bill C-18, 18:71  
 Federal development strategy, 18:70-1  
 National development process, 18:72  
 Regional development, 18:73
- Public Service**  
 Public policy, federal mandate, role, 18:71-2
- Pulp and paper industry**  
 Cost factors, 20:24  
 Demand, cyclical nature, 20:23  
 Employees, numbers, 20:8  
 Exports, 20:8, 24  
 Growth prospects, 20:8  
 Net export earnings, importance to Canadian economy, 20:8  
 New technology, effect on employment, 20:21-2  
 Paper mill, location, considerations, 20:37  
 Transportation costs, 20:9
- Quebec**  
 Trucking, security regulations, enforcement, 22:25
- Services, 11:15**  
 Mitsui O.S.K. Lines
- Mitton, M. L., directeur des transports et de la distribution, Commissions des transports des provinces de l'Atlantique**  
 Bill C-18, discussion, 18:45-6, 49  
 Bill C-19, discussion, 18:45-6, 49
- Montreal Shipping Inc.**  
 Bill C-21, dispositions, commentaires, 11:16-7  
 Renseignements généraux, 11:13-5, 18
- Moon, M. Harry, membre, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers**  
 Bill C-19, exposé, 21:13-4
- Moore, M. Jim D., secrétaire, Conseil des expéditeurs canadiens et de l'Association canadienne d'exportation**  
 Bill C-21, teneur, discussion, 6:13
- Morel, M. Carl, et Taylor, M. Rees**  
 Déréglementation du camionnage et transport ferroviaire aux E.-U., rapport, référence, 15:23
- Morin, M. W. H., premier vice-président, Marketing, CN Rail**  
 Bill C-18  
 Discussion, 17:45-56  
 Exposé, 17:43-5  
 Remarques introductives, 17:43
- Motor Vehicle Manufacturers' Association (MVMA)**  
 Bill C-18  
 Appui, 17:57  
 Emplois, effets, 17:65-6  
 Opinion, 17:58-9  
 Participation, 17:63-4  
 Préoccupation, 17:60  
 Bill C-19, appui, 17:57  
 Renseignements généraux, 17:57, 61, 62
- Muir, honorable Robert, sénateur (Cape Breton-The Sydneys), vice-président du Comité**  
 Bill C-4, teneur, 1:34-5, 48-50, 52-3  
 Bill C-18  
 Air Bras d'Or, 19:45  
 Air Canada, convention collective, salaires, 21:22  
 Champion Forest Products of Alberta, 20:18  
 Chemins de fer  
 Embranchements/lignes, abandon, 21:58-9  
 Pertes d'emploi, 20:44  
 Subventions, 21:60  
 Contrats confidentiels, 20:45  
 Gros expéditeurs, avantages, 20:17-8  
 Houille, exploitation, 20:66-9  
 Nouvelle-Ecosse, service aérien, 21:70-1  
 Petits expéditeurs, 21:54-6  
 Procédure, 20:65, 74-5; 21:21  
 Sécurité, 20:31-2  
 Sydney, aéroport, 19:44-5  
 Bill C-19, camionneurs, qualifications, 19:46  
 Bill C-21, teneur, 5:18; 7:22-4; 9:14-5, 17; 12:16; 13:12  
 Bill C-39, 3:6-7, 9-10  
 Bill C-52, 25:11  
 Election, 1:11

- Pickands/Mather Co.**  
Wabush Mines, relationship, 22:62
- Pigeon, Jacques, Senior Counsel, Tax Litigation Section, Department of Justice**  
Bill C-19, discussion, 24:32
- Policy study: Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace,**  
Queen's University, study dated 1987, quotation, 32:29
- Pomkoski, Keith, Representative, Asian-North America Eastbound Rate Agreement**  
Bill C-21, subject-matter  
Discussion, 8:25-7  
Statement, 8:23-5  
Biographical note, 8:23
- Popp, Alfred, General Counsel, Department of Transport**  
Bill C-39, discussion, 4:13, 16-7
- Porteous, Hugh, Director, Government Relations and Coordination of Special Projects, VIA Rail Canada**  
Bill C-205, statement, 35:30-3
- Ports**  
Halifax  
Depth, 5:28  
Disadvantages compared to U.S. ports, 14:23  
Inactivity, causes, 12:12-3  
Montreal, depth, 5:28  
U.S., deepening, 5:28  
Vancouver, difficulties, constraints, 7:36-7
- Potash industry**  
Transportation, modes, 20:28
- Potatoes**  
Prince Edward Island  
Shipment, costs, effect of Bill C-18, 20:28  
Transportation, changes, 18:49
- Poultry**  
Chicken, price, comparison British Columbia, Washington State, 29:15
- Powell, J. A., Assistant Director, Purchasing and Transportation, Crown Forest Industries Limited, Canadian Pulp and Paper Association**  
Bill C-18, discussion, 20:14, 15, 17
- Price Waterhouse Management Consultants**  
*See*  
Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse  
in the Railway Industry
- Prices**  
Retail trade, factors affecting, 7:34
- Prince Albert Pulp and Paper**  
Rail cars loaded daily, 20:55  
Railways, negotiations with, 20:53
- Masse, M. Y.H., premier vice-président, Planification financière et administration, CN Rail**  
Bill C-18, discussion, 17:51-2, 54
- Mastroratteo, M. Ernest, membre, Sous-comité de l'environnement et de la santé des travailleurs, Association médicale canadienne**  
Bill C-105  
Discussion, 31:14, 18  
Exposé, 31:10-2
- Matheson, M. Rand H., consultant en transport**  
Bill C-18  
Commission royale Turgeon, présentation, citation, 17:22  
Discussion, 17:24-6  
Exposé, 16:20-4  
Remarques introductives, 16:20  
Bill C-21, teneur  
Discussion, 5:28; 9:1-8  
Exposé, 5:19-28; 9:10-1
- Mazankowski, honorable Donald, ancien ministre des Transports**  
Lettre au Comité Sénatorial permanent des Transports et des Communications suite au dépôt de leur sixième rapport sur la tenue du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, 1:5, 16
- Meech, lac**  
*Voir*  
Constitution
- Mesures d'urgence**  
Mécanismes d'urgence, développement, gouvernement fédéral, encouragement aux provinces et municipalités, 1:44
- Métrique, système, conversion**  
*Voir*  
Système métrique, conversion
- Miller, M. J.R., directeur général, Politiques stratégiques, ministère des Transports**  
Bill C-18, discussion, 16:43-5  
Bill C-19  
Discussion, 14:20; 15:38-9, 42-6, 48, 52, 54, 59-62, 66-8  
Exposé, 14:16-7  
Note biographique, 14:15
- Mines, industrie**  
Coût du transport, importance, 18:50  
Québec  
Retombées économiques, Abitibi-Témiscamingue, 18:51  
Transport, coûts annuels, 18:51
- Miramichi, région, Nouveau-Brunswick**  
Economie, 20:34
- Miramichi Pulp and Paper Inc.**  
ACPP, mémoire au Comité de la Chambre des communes, mars 1987, recommandations, appui, 20:34  
Bill C-18, avantages, 20:40  
Recommandations générales, 20:32, 33-4, 35, 36

- Nova Scotia  
 Legislation corresponding to Bill C-19, 14:20; 15:66-7  
 Regional development program, 19:78  
 Nurgitz, Hon. Nathan, Senator (Winnipeg North)  
 Bill C-39, 3:10-3  
 Procedure, 3:17-8  
 OTA  
*See*  
 Ontario Trucking Association  
 Obed Mountain Coal Company Limited  
 Establishment, 20:67  
 Management, type, 20:68  
 Production  
 Per person, per workday, 20:67  
 Total, annual, 20:66  
 Occupational health and safety  
 Occupational medicine, development, 31:10  
 Occupational physician  
 Bill C-105, designated positions, development of medical criteria, necessity, 31:10-1  
 Functions, 31:10-1  
 Provinces, enactment of legislation, 31:10  
 Workers under stress, treatment, 31:18  
 Ontario  
 Truckers, applications for licences, grant rate, 22:29  
 Trucking laws, enforcement, system, development, 18:12-3  
 Ontario Trucking Association (OTA)  
 Bill C-19  
 Brief, "Bill C-19, The Issue of Safety"  
 Canadian Trucking Association, brief, similarities, 18:15  
 References, 18:7, 9, 10, 11, 15  
 Concerns, 18:7-11  
 Recommendation, 18:11  
 Representation, 18:16  
*Paris et le désert français*  
 Gravier, Jean-François, reference, 21:68  
 Park, Terry, Manager, Transportation, Alberta Gas Chemicals  
 Bill C-18, discussion, 18:38-9  
 Parliament  
 Bill C-18, regulations, procedure, 23:43  
 Bill C-19, regulations, procedure, 23:43  
 Peat Marwick and Partners  
 Railways, potential revenue loss due to Bill C-18, study, reference, 21:57  
 Petten, Hon. William J., Senator (Bonaville)  
 Bill C-18, 16:24-6  
 Phillips, Carl, Manager, Distribution and Traffic, Ford Motor Company of Canada Limited, Motor Vehicle Manufacturers' Association  
 Bill C-18, discussion, 17:68-9  
 Note bibliographique, 20:73  
 Exposé, 20:56-9  
 Discussion, 20:59, 62, 66-74  
 Bill C-18  
 Marshall, M. Dick, président, Association charbonnière canadienne  
 Systèmes de mesures impérial, métrique, utilisation, 3:5-10  
 exemption, 29:12  
 Navires battant pavillon canadien, voyages aller-retour au Canada, Modification, position des témoins des Etats-Unis, 14:22  
 Croisières aller-retour, considération comme voyages internationaux, 29:9  
 Marine marchande du Canada, Loi  
 Chloire, transport par camion, sécurité, 17:21  
 Marchandises dangereuses  
 Gares ferroviaires, patrimoniales, définition, recherche, 35:26, 27  
 Manitoba  
 Bill C-52, discussion, 25:9, 10-1  
 Exposé, 5:10-2  
 Discussion, 5:14-8  
 Bill C-21, teneur  
 Manery, M. G., directeur, politiques maritimes internationales, ministère des Transports  
 Bill C-4, teneur  
 Discussion, 1:26-32  
 Exposé, 1:25-6  
 Manly, Mme Claudy, secrétaire parlementaire du ministre des Communications  
 Bill C-105, discussion, 33:15, 17, 21, 32  
 ministère des Transports  
 McNeil, M. Dick, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire, Produits, transport, moyens, 21:52-3  
 Bill C-18, avantages, 21:53  
 MacMillan, Bloedel Limited  
 Bill C-21, discussion, 11:1  
 Shipping Group  
 ambassade de Grande-Bretagne, Washington (D.C.), Consultative  
 McMillan, M. D. L., premier secrétaire, aviation civile et maritime, CP Rail, position financière, 17:81  
 McLeod Young Weir  
 Bill C-19, 22:27-39  
 MacLaren, M. Ken, vice-président, Liaison du gouvernement, Association canadienne du camionnage  
 Exposé, 22:22-7  
 Discussion, 22:29-30  
 Bill C-19  
 Mackinnon, M. Bill, président et chef de la direction, Mackinnon Transport, Guelph; président, Association canadienne du camionnage  
 Bill C-205, 34:8-9, 13  
 Réunion d'organisation  
 Motion, 1:1  
 Procédure, 1:1-4  
 MacDonald, honorable John M., sénateur (Cap-Breton)—*Suite*



- New York Central Railroad**  
Decline, reasons, 17:39
- Newfoundland**  
Air service  
Deregulation, effect, 15:18  
Jet, provincial, interprovincial, 21:64-5
- Niagara Institute**  
*See*  
Health and Welfare Department — National Consultation on Drug Abuse and the Workplace
- Nickels, Carl, President, Iron Ore Company of Canada**  
Bill C-18  
Discussion, 22:43-8  
Statement, 22:39-43
- Nigerian National Shipping Line**  
Service, 11:15
- Nolan, Richard, President, Airline Division, Canadian Union of Public Employees**  
Bill C-18  
Discussion, 21:27-30  
Statement, 21:22-7  
Bill C-19, statement, 21:22-7
- North Atlantic Freight Conferences**  
Background information, 7:11-3
- North Star (Cruise Ship)**  
Sailings to Alaska  
Origin, type, 27:18, 21  
Number, 27:16  
Passengers, origination, 27:24
- Northern Canada**  
Air service, problems, 15:20-2  
Trucking companies, regulation by territorial governments, problems, 15:50-2  
Jems, 15:50-2  
"Winter roads", maintenance, 15:53
- Northern Transportation Company Ltd. (NTCL)**  
Privatization, 16:24  
Rates, 15:21
- Northwestern University, Evanston, Illinois**  
Conference on transportation deregulation and safety, June, 1987  
Conclusions, 19:6-7  
Purpose, 19:5
- Norton, Charles, General Traffic Manager, Kraft Ltd., Canadian Industrial Transportation League**  
Bill C-18, discussion, 17:77-8, 84-5  
Bill C-19, discussion, 17:77-8, 84-5
- Norway**  
Ships registry system, proposed changes, 5:16
- MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax)—Suite**  
Bill C-21, teneur—Suite  
Politiques, transport maritime, 11:12  
Témoin, amendements, répercussions, 6:35-6  
Témoin, appui, 13:9  
Thacker, M. Blaine E., exposé, 13:11-2  
Bill C-39, 3:7, 11-4; 4:16  
Procédure, 3:4, 18, 19; 4:12  
Bill C-52  
Cabotage, définition, 29:24  
Construction navale, industrie, groupe de travail  
Gouvernement/industrie, 26:17-8  
Croisières en Alaska, commerce  
Dentées, 29:15  
Navires canadiens, protection, 29:12  
Rétombées en C.-B., 29:16  
Seattle, groupe de pression, 29:22-3  
Taxes, exemption, 29:34  
Limite d'exemption, 25:8-9  
Paquebots de croisière, construction, 29:11-2  
Pratiques injustes, mesures de représailles, 25:9-10  
Procédure, 30:8-10  
Propriété, 25:10-1; 26:16  
Système d'exemption, 26:7-8  
Témoin, objections, 26:9  
Bill C-105  
Article 18(1)(c)(iv), 33:26  
Dépistage des drogues, 31:26-8; 32:18-9, 34-6, 43, 48, 50  
Examens médicaux, 32:41-2, 44; 33:13-4, 15, 31, 32-3, 37-8  
Informations médicales, 32:18, 52  
Motions, 33:6, 7, 18, 19, 29,  
Périodes de repos, 30:19  
Procédure, 30:22; 31:6; 33:14, 18, 19, 28  
Programmes d'aide aux employés, 32:21, 22-3  
Règles, changements, consultation syndicat/compagnie, 32:46  
Bill C-131, 32:13, 15  
Bill C-205, 34:10-4; 35:19-20  
Procédure, 34:4-5  
Comité, horaire de travail, 31:37-8
- Macdonald, honorable John M., sénateur (Cap-Breton)**  
Bill C-3, teneur, 1:21-4  
Bill C-4, teneur, 1:31-2  
Bill C-18  
Alberta Gas Chemicals Ltd., 18:40  
BCSA, enquêtes, portée, 22:14  
Chemins de fer  
Efficacité, 20:43  
Lignes, abandon, 18:48-9  
Subventions, 21:60  
CN Rail, 17:49-50; 18:67-8  
Code national de sécurité, 18:21-2  
Industrie des engrais, emploi, pertes, 20:31-2  
Motion, 24:11, 54  
Procédure, 17:90; 20:25; 24:39, 42, 46  
Produits dangereux, expédition, 17:18  
Bill C-19  
Camionnage, propriété, 18:48  
«Installations de groupage», 21:48  
Motion, 24:6, 34  
Procédure, 24:30, 34-5  
Bill C-21, teneur, 10:7-10; 11:7-8; 14:5  
Bill C-39, 4:14  
Bill C-52, 26:8-9, 14-6, 18-9; 27:10-4, 18  
Motion, 26:5  
Bill C-105, 33:13, 14, 18

National Energy Board Act, 16:27

National Rail Passenger Transportation Act, 16:44

National Safety Code

See

Trucking industry — Canada — Deregulation

National Transportation Act

Appeals provision, small shipper, adequacy, 21:55-6

Resolution of complaints against conference practices, procedures

for, 5:8

Public interest investigations, difficulties, 22:64, 66

Purpose, 17:35

Railway lines, abandonment, 16:39-40

Railways, freight rates, deregulation, 16:34-5

Regulatory process, delays, 35:17

Section 278, application, Dornier test case, 17:21

National Transportation Act, 1987

See

Bill C-18

National Transportation Agency

Acts administered, 16:19-21

Bill C-131

Appeal process, 32:11

Exemptions, criteria, 32:12

Powers, 32:9, 12

Chairman, appointment, 16:27

Examination by parliamentary committee, 23:36

Members

Appointment, 16:27

Number, reason, 23:35

Regions, representation, 16:15; 18:56-7

Powers, role

Comparison, CTC, 16:16-7

Competitive line rates, 17:32, 34

Harm to a third party, 15:19

Licensing, 16:16-7

Mergers and takeovers, 15:15

Rail safety, 16:15

Railways

Employees, medical examinations, regulations, revision, draft

copy, reference, 33:11-2

Inspections, requirements, 30:13, 14

Regional offices, 16:15

Native peoples

Inuit as guides, shipping, Arctic waters, 3:13

Netherlands

Maritime policy, shipping policy, differences, 11:13

Gross national product, per cent devoted to international trade, 11:7

Nevada (United States)

Transportation industry, control of rates and entry, 15:29

New Brunswick

Bill C-3

Concerns, cost recovery, implications, 1:43-7

Federal-provincial consultations, 1:43, 45

Hospital user fees, imposition, federal government response, 1:44

Province-wide communications network, construction, 1:44

MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax)

Bill C-3, teneur 1:22-4; 2:7, 11

Bill C-4, teneur, 1:29

Bill C-18

ACFPC, 17:19-20

CIL, opinion, similarités, 17:88-9

APA, 18:74-5

Chemins de fer

Abandon, remplacement, 18:67

Pertes de revenus, 17:85

Service voyageurs, options, 16:41

CN Rail, 17:81

Comité

Agenda, 14:29

Plan de travail, 14:8-10, 13, 14, 24-5, 26, 27, 28

Procédure, 16:43

Déréglementation, coûts, économies, 18:70

Examens annuels, 17:26, 31

Épéditeurs capifs, 17:84; 18:61-2

Fonction publique, pouvoirs, rôle, 18:76

Motion, 14:6, 15; 24:9, 10

ONT, président, 16:27

Procédure, 24:42, 44, 45, 46, 47, 49, 53

Témoin, opinion, pertinence, 18:78-9

Bill C-19

Code national de sécurité, 18:18

Comité

Agenda, 14:29

Plan de travail, 14:8-10, 13, 14, 24-5, 26, 27, 28; 37

Déréglementation

Conséquences imprévues, 15:15

Sécurité, liens, 18:15-7

Ministre, exposition, 15:66

Motions, 14:6, 15

Ontario Trucking Association, mémoire, 18:14-5

Provinces, consentement, 17:85

Bill C-21, teneur

Amendements, 13:11

ANER, amendements, position, 8:26-7

Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, 12:17

Association des manufacturiers canadiens, structure, pouvoirs, 9:7

Canada, partenaires commerciaux, consultation, 11:8-9

Canadian Retail Shippers' Association, 7:39-40

Mémoire, 8:13

Conférences maritimes

Consultation, 5:18

Destruction, 7:17-8

Détérioration, 5:14

Justification, 5:15-7

Opinion, 8:12

Produits transportés, 6:13

Utilité, 7:19

Conseil des expéditeurs, 6:17, 23-4; 7:20, 38

Conseil des expéditeurs canadiens, 8:14-5; 9:8

Consommation et Corporations, ministère, participation, 6:14; 7:24

Contrats confidentiels, 9:8

Eastern Canada Caribbean Rate Association, position, 8:17

Etats-Unis

Législation

Canada, comparaison, 8:22; 11:10

Influence, 6:40-1; 8:11

Libre entreprise, appui, 12:14-5

Transport maritime, législation, 7:15-6

Revue, 9:9, 11; 11:11

Liaison, Canada, E.-U., 5:28

Lignes de transport maritime, disparition, 11:19-21

- Muir, Hon. Robert, Senator (Cape Breton-The Sydneys), Committee**  
 Deputy Chairman  
 Bill C-4, subject-matter, 1:34-5, 48-50, 52-3  
 Bill C-18  
 Air Bras d'Or, 19:45  
 Air Canada, collective agreement, wages, 21:22  
 Champion Forest Products of Alberta, 20:18  
 Coal mining, 20:66-9  
 Confidential contracts, 20:45  
 Nova Scotia, air service, 21:70-1  
 Procedure, 20:65, 74-5; 21:21  
 Railways  
 Branch lines, abandonment, 21:58-9  
 Loss of jobs, 20:44  
 Subsidies, 21:60  
 Safety, 20:30-1  
 Shippers, large, advantages, 20:17-8  
 Small shippers, effects, 21:54-6  
 Sydney airport, 19:44-5  
 Bill C-19, truck drivers, qualifications, 19:46  
 Bill C-21, subject-matter, 5:18; 7:22-4; 9:14-5, 17; 12:16; 13:12  
 Bill C-39, 3:6-7, 9-10  
 Procedure, 3:19  
 Bill C-52, 25:11  
 Election, 1:11  
 Organization meeting  
 Motion, 1:17  
 Procedure, 1:14, 1:5-6
- Mulder, Nick, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport**  
 Bill C-18, discussion, 23:24-6, 34-5; 24:43, 46-7, 49  
 Bill C-19, discussion, 23:14, 18-9, 28-30, 33-4, 40-2, 44-6; 24:26, 32  
 22:9; 24:37  
**Multimodal Transportation Accident Investigation Board (proposed),**  
 22:9; 24:37
- NTA**  
*See*  
 National Transportation Agency
- NTCL**  
*See*  
 Northern Transportation Company Limited
- Nader, Ralph**  
 Truck safety, study, quotation, 19:6
- Nantis, Mark, Executive Director, Motor Vehicle Manufacturers' Association**  
 Bill C-18  
 Discussion, 17:59, 64-5, 70-1  
 Opening remarks, 17:57  
 Statement, 17:57-9  
 Discussion, 17:59, 64-5, 70-1  
 Opening remarks, 17:57  
 Statement, 17:57-9
- Nantel, Alain, Director, Real Estate Management, VIA Rail Canada**  
 Bill C-205  
 Discussion, 35:35-6  
 Statement, 35:33-5
- Long, M. David, président, Ligue canadienne de transports industriels**  
 Bill C-18  
 Discussion, 17:77-85  
 Exposé, 17:71-6  
 Bill C-19  
 Discussion, 17:77-85  
 Exposé, 17:71-6  
 Bill C-21, teneur  
 Discussion, 12:9-19  
 Exposé, 12:5-9
- Longsen, M. A. Craig, conseiller législatif, ministère de la Justice**  
 Bill C-18, discussion, 24:47-8
- Ludwick, E. M. and Associates Inc.**  
 Expéditeurs canadiens, étude, résultat, 6:15
- Lussier, M. Charles A., greffier du Sénat**  
 Bill C-18, délibérations du Comité, traductions, 24:23-4  
 Bill C-19, délibérations du Comité, traductions, 24:23-4
- Lynk, M. Michael, adjoint au président, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers**  
 Bill C-18  
 Discussion, 21:14-22  
 Exposé, 21:7-3  
 Remarques introductives, 21:7  
 Bill C-19  
 Exposé, 21:7-3  
 Remarques introductives, 21:7
- MVMA**  
*Voir*  
 Motor Vehicle Manufacturers' Association
- McCalden, M. D. W., directeur général, distribution nationale, Sears Canada, Canadian Retail Shippers' Association**  
 Bill C-19, discussion, 21:46-8  
 Bill C-21, teneur  
 Discussion, 7:29-31, 33-40  
 Exposé, 7:25-6  
 Remarques introductives, 7:24-5
- McCready, honorable Robert B., ministre des Transports, Gouvernement du Nouveau-Brunswick**  
 Bill C-3, teneur  
 Discussion, 1:45-51  
 Exposé, 1:43-5
- McDaniel, M. Willy, représentant des ventes, Van-Kam Freightways Ltd.**  
 Bill C-19  
 Discussion, 15:30-7  
 Exposé, 15:28-30  
 Remarques introductives, 15:27-8
- MacDonagh, M. Brian R., adjoint au vice-président, section C.P., Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada**  
 Bill C-18  
 Discussion, 21:36-42  
 Exposé, 21:31-5  
 Bill C-19, exposé, 21:31-5



- Mining industry**  
Cost of transportation, importance, 18:50  
Quebec  
Economic spinoffs, Abitibi-Temiscamingue, 18:51  
Transportation, annual costs, 18:51
- Miramichi Pulp and Paper Inc.**  
Background information, 20:32, 33-4, 35, 36  
Bill C-18, advantages, 20:40  
CPPA, submission to Commons committee, March 1987, recommendations, endorsement, 20:34
- Miramichi region, New Brunswick**  
Economy, 20:34
- Mitsui O.S.K. Lines**  
Services, 11:15
- Mitton, L., Director, Transportation and Distribution, Atlantic Provinces Transportation Commission**  
Bill C-18, discussion, 18:45-6, 49  
Bill C-19, discussion, 18:45-6, 49
- Montreal Shipping Inc.**  
Background information, 11:13-5, 18  
Bill C-21, provisions, comments, 11:16-7
- Moore, Harry, Member, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers**  
Bill C-19, statement, 21:13-4
- Moore, Jim D., Secretary, Canadian Shippers' Council, Secretary, Canadian Exporters' Association**  
Bill C-21, subject-matter, discussion, 6:13
- Morel, Carl, and Taylor, Rees**  
Trucking and railroad deregulation in the U.S., report, reference, 15:23
- Morin, W.H., Senior Vice-President, Marketing, CN Rail**  
Bill C-18  
Discussion, 17:45-56  
Opening remarks, 17:43  
Statement, 17:43-5
- Motor Vehicle Manufacturers' Association (MVMA)**  
Background information, 17:57, 61, 62  
Bill C-18  
Concern, 17:60  
Effect on employment, 17:65-6  
Involvement, 17:63-4  
Opinion, 17:58-9  
Support, 17:57  
Bill C-19, support, 17:57
- Motor vehicle transport by extra-provincial undertakings, Act respecting**  
*See*  
Bill C-19
- Loi nationale de 1987 concernant les transports routiers**  
*Voit*  
Bill C-19
- Loi nationale de 1987 concernant les transports**  
*Voit*  
Bill C-18
- Loi nationale de 1987 concernant les transports**  
*Voit*  
Bill C-4, teneur
- Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer**  
*Voit*  
Bill C-3, teneur
- Loi modifiant la Loi sur la radio**  
*Voit*  
Bill C-3, teneur
- Loi de 1987 sur les transports routiers**  
*Voit*  
Bill C-19
- Ligue canadienne de transports industriels**  
Bill C-18  
Appui, 17:73, 75  
Historique, 17:78  
Réunion générale, 4 mars 1987, approbation, 17:74  
Opinion, 17:71-6  
Participation, 17:73, 74  
Préoccupations, 17:74  
Bill C-19  
Appui, 17:73, 75  
Historique, 17:78  
Réunion générale, 4 mars 1987, approbation, 17:74  
Opinion, 17:71-6  
Participation, 17:73, 74  
Préoccupations, 17:74  
Bill C-19  
Appui, 17:73, 75  
Historique, 17:78  
Réunion générale, 4 mars 1987, approbation, 17:74  
Opinion, 17:71-6  
Participation, 17:73, 74  
Préoccupations, 17:74  
Bill C-21  
Avantages au Canada, 12:8  
Chambre des communes, Comité législatif, comparution, 12:5  
Opinion, appui, 12:6-9  
Coalition of Concerned Shippers, adhésion, 17:76  
Libre-échange, membres, attitude envers, 17:83  
Politique de transport, participation, 12:5, 9-10; 17:73  
Renseignements généraux, 12:5, 9, 18-9; 17:72-3, 77  
Réunion générale annuelle, mars 1987, appui, 17:74  
Sondage des membres  
Déréglementation, appui, 12:10  
Chemins de fer et transports routiers, opinion, 17:73
- Libre-échange, Accord entre le Canada et les États-Unis**  
*Voit*  
Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis
- Levert, M. Lionel, secrétaire et avocat général, Commission de révision des lois**  
Bill C-39  
Discussion, 3:8-9, 12  
Lettre, en réponse à la question du sénateur Thériault, 4:12

- Manitoba**  
 Railway stations, heritage, definition, research, 35:26, 27
- Manufacturing industry**  
 Transportation, importance in delivered price, 18:60
- Maritime Freight Rates Act, 17:22**
- Marshall, Dick, President, Coal Association of Canada**  
 Bill C-18  
 Discussion, 20:59, 62, 66-74  
 Statement, 20:56-9  
 Biographical note, 20:73
- Masse, Y.H., Senior Vice-President, Financial Planning and Administration, CN Rail**  
 Bill C-18, discussion, 17:51-2, 54
- Mastroratteo, Ernest, Member, Sub-Committee on Environmental and Occupational Health, Canadian Medical Association**  
 Bill C-105  
 Discussion, 31:14, 18  
 Statement, 31:10-2
- Matheson, Rand H., Transportation Consultant**  
 Bill C-18  
 Discussion, 17:24-6  
 Opening remarks, 17:20  
 Statement, 17:20-4  
 Turgeon royal commission, submission, quotation, 17:22  
 Bill C-21, subject-matter  
 Discussion, 5:28; 9:11-8  
 Statement, 5:19-28; 9:10-1
- Mazanekowski, Hon. Donald, former Minister of Transport**  
 Letter to the Standing Senate Committee on Transport and Communications following tabling of their Sixth Report on Transport of Dangerous Goods Regulations, 1:5, 16
- Meech Lake Agreement**  
*See*  
 Constitution
- Metric conversion**  
 Costs, 3:6-7  
 Dual measurement (imperial and metric), use  
 Acts and regulations, examples, 4:12  
 Bill C-18, 17:22  
 Shipping legislation, explanation, 3:5-12
- Miller, J.R., Director General, Strategic Policy, Department of Transport**  
 Bill C-18, discussion, 16:43-4  
 Bill C-19  
 Discussion, 14:20; 15:38-9, 42-6, 48, 52, 54, 59-62, 66-8  
 Statement, 14:16-7  
 Biographical note, 14:15
- Lester, M., Peter J., maire, Prince Rupert, Colombie-Britannique**  
 Bill C-52  
 Discussion, 27:20, 22-4  
 Exposé, 27:17
- Leslie, M. J. K., chef des transports, CP Rail**  
 Bill C-105  
 Discussion, 31:37  
 Exposé, 31:33-6  
 Note biographique, 31:33
- Larson, M. Roger, directeur adjoint, Institut canadien des Engrais**  
 Bill C-18, remarques introductives, 20:25  
 Bill C-19, remarques introductives, 20:25
- Le Moyne, honorable Jean, sénateur (Rigaud)**  
 Bill C-18  
 Avantages aux E.-U., 17:36  
 Chemins de fer  
 Agents de train, 21:41  
 Autres pays, 18:74  
 Avenir, 21:56  
 Changements technologiques, 20:54-5  
 Embarcements, abandon, 18:54-6, 59, 62-3; 21:57-8, 60  
 États-Unis, petites lignes privées, 20:70  
 Inspection des roues, 21:39-40  
 Sécurité, 20:54  
 Iron Ore Company of Canada, 22:45-6  
 Motion, 24:11  
 Procédure, 20:94; 22:76; 24:22  
 Rédaction, version française, 24:39, 40, 41, 43, 50-1  
 Service aérien, concurrence, 21:76  
 Bill C-19  
 Camionneurs, heures de travail, 18:11-2; 22:33-5  
 Routes, restrictions, 15:39-40
- Legislation**  
 Lois et règlements utilisant les systèmes de mesure impériale et métrique, exemples, 4:12  
 Règlements, adoption, processus, 14:9, 13, 18
- Legislatif**  
 Bill C-105, procédure, 30:10, 12, 25  
 30, 38, 41, 45; 30:7, 8, 9  
 Procédure, 25:5, 8, 11; 27:6, 10, 15, 19; 28:6, 9, 13; 29:7, 11, 17, 26, 29, 38, 40; 8:5, 15, 17, 22-3, 27; 9:5, 9, 10, 18; 10:5, 10, 11; 11:5, 13, 18, 19, 21; 12:5, 9, 19; 13:8, 12  
 Bill C-39, 3:8, 10-1, 14, 16; 4:12-7  
 Procédure, 3:5-6, 13-4, 17-9; 4:12, 17  
 Bill C-52, 27:15, 24  
 Procédure, 3:5-6, 13-4, 17-9; 4:12, 17  
 Bill C-21, teneur, 5:12-3; 6:26; 9:8-9, 12, 18; 10:9-10; 12:18-9  
 Procédure, 5:6, 18, 28; 6:5, 13, 19, 26, 36, 44; 7:6, 11, 14, 15, 24, 29, 38, 40; 8:5, 15, 17, 22-3, 27; 9:5, 9, 10, 18; 10:5, 10, 11; 11:5, 13, 18, 19, 21; 12:5, 9, 19; 13:8, 12  
 Rédaction, version française, 24:32  
 49, 50; 24:13, 14, 22, 23, 24, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 34  
 19:5, 6, 9, 13; 23:6, 11, 12, 14, 19, 26, 30, 32, 34, 42, 43, 46, 49, 55, 68; 17:8, 10; 18:7, 12, 20, 21, 27, 28, 40, 50, 59, 70;  
 Procédure, 14:15, 16, 24, 26, 27, 28; 15:8, 13, 27, 28, 30, 36, 37, Motion, 24:5  
 Entrée en vigueur, 14:15  
 Plan de travail, 14:8, 9, 11, 13, 14, 26  
 Agenda, 14:27, 28, 29  
 Comité  
 Bill C-19  
 Comité—Suite
- Langlois, honorable Léopold, sénateur (Grandville), président du**

- Macdonald, Hon. John M., Senator (Cape Breton)**—*Cont'd*  
 Bill C-18—*Cont'd*  
 CASB, investigations, scope, 22:14  
 CN Rail, 17:49-50; 18:67-8  
 Fertilizer industry, job loss, 20:31-2  
 Hazardous products, shipment, 17:18  
 Motion, 24:11, 54  
 National Safety Code, 18:21-2  
 Procedure, 17:90; 20:25; 24:39, 42, 46  
 Railways  
 Branch lines, abandonment, 18:48-9  
 Efficiency, 20:43-4  
 Subsidies, 21:60  
 Bill C-19  
 "Consolidation facilities", 21:48  
 Motion, 24:6, 34  
 Procedure, 24:30, 34-5  
 Truck carriers, ownership, 18:48  
 Bill C-21, subject-matter, 10:7-10; 11:7-8; 14:5  
 Bill C-39, 4:14  
 Bill C-52, 26:8-9, 14-6, 18-9; 27:10-4, 18  
 Motion, 26:5  
 Bill C-105, 33:13-4, 18  
 Bill C-205, 34:8-9, 13  
 Organization meeting  
 Motions, 1:11  
 Procedure, 1:11-4
- McGill University**  
 Management Institute, study, quote and references, 15:62
- Mackinnon, Bill, Chief Executive Officer, Mackinnon Transport, Guelph, President, Canadian Trucking Association**  
 Bill C-19  
 Discussion, 22:29-30  
 Statement, 22:22-7
- MacLaren, Ken, Vice-President, Government Relations, Canadian Trucking Association**  
 Bill C-19, discussion, 22:27-39
- McLeod Young Weir**  
 CP Rail, financial position, 17:81
- McMillan, D. L., First Secretary, Civil Aviation and Shipping, British Embassy, Washington (D.C.), Consultative Shipping Group**  
 Bill C-21, discussion, 11:11
- MacMillan, Bloedel Limited**  
 Bill C-18, benefits, 21:53  
 Products, shipment, methods, 21:52-3
- McNeill, Dick, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate, Department of Transport**  
 Bill C-105, discussion, 33:15, 17, 21, 32
- Mallory, Claudy, Parliamentary Secretary to the Minister of Communications**  
 Bill C-4, subject-matter  
 Discussion, 1:26-32  
 Statement, 1:25-6
- Justice, ministère**  
 Bills, rédaction, anglais, français, procédure, 35:43  
 Charte des droits, article 15, opinion, 24:47
- Kaine, M. L., directeur, services de distribution, Société T. Eaton, Canadian Retail Shippers' Association**  
 Bill C-18, discussion, 21:47
- Kanuk, Mme Leslie, ancien président et membre, Federal Maritime Commission**  
 Bill C-21, teneur  
 Discussion, 6:41-4  
 Exposé, 6:37-40  
 Note biographique, 6:36
- Kelley, M. W., T., directeur, Affaires publiques, Canadian national**  
 Bill C-205  
 Discussion, 35:22-30  
 Exposé, 35:22-34
- Kesall, M. John P., premier vice-président adjoint, Exploitation, Canadian national**  
 Bill C-105  
 Discussion, 31:24-33  
 Exposé, 31:19-24
- Kenny, hon. Colin, sénateur (Rideau)**  
 Bill C-18, discussion, 20:12-5
- Kent Lines**  
 Propriétaire, marchandises, ports desservis, 8:17
- LaFrance, M. Claude, sous-ministre adjoint, ministère des Transports**  
 Bill C-18, discussion, 19:32-3, 38-39
- Lamontagne, honorable Maurice (1917-1983)**  
 Conseil économique du Canada, création, justification, 18:76
- Langlois, honorable Léopold, sénateur (Grandville), président du Comité**  
 Bill C-3, teneur, 1:20, 22, 46  
 Procédure, 1:17, 25, 39-40, 43, 45, 50, 52-3; 2:6-7, 10-11  
 Bill C-4, teneur, 1:26, 28  
 Procédure, 1:19, 25, 36-7  
 Bill C-18, 22:20  
 Comité  
 Agenda, 14:27, 28, 29  
 Plan de travail, 14:8, 9, 11, 13, 14, 26  
 Entrée en vigueur, 14:15  
 Motion, 24:8  
 Procédure, 14:15, 16, 24, 26, 27, 28; 15:8, 13, 17, 27, 28, 30, 36; 16:6, 15, 34, 50-1; 17:8, 10, 28, 42, 43, 55, 56, 59, 63, 66, 70-1, 76, 85, 88, 89, 90; 18:7, 23, 25, 27, 28, 33, 37, 40, 50, 54, 57, 58, 59, 70, 79; 19:5, 6, 9, 24, 32, 41, 43, 49; 20:7, 12, 17, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 35, 39, 40, 43, 44, 45, 47, 50, 56, 65, 69, 70, 72, 74, 75, 86, 88, 91, 93-4; 21:7, 14, 16, 19, 20, 21, 22, 29, 30-1, 35, 38, 42, 46, 47, 48, 49, 54, 55, 58, 60, 63, 64, 71, 77; 22:7, 9, 10, 13, 20, 21, 27, 33, 35, 38, 43, 47, 48, 53, 55, 57, 58, 60, 62, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 76, 79, 84, 86, 88, 89, 90, 91, 92; 23:6, 11, 12, 14, 19, 26, 30, 32, 34, 42, 43, 46, 49, 50; 24:13, 14, 22, 35, 36, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54
- Rédaction, version française, 24:39-40, 41, 44, 51**



- MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax)—Cont'd**  
 Bill C-21, subject-matter—*Cont'd*  
 Department of Consumer and Corporate Affairs, involvement, 6:14; 7:24  
 Eastern Canada Caribbean Rate Association, position, 8:17  
 Liaison, Canada, U.S., 5:28  
 Liners, disappearance, 11:19-21  
 Shippers' councils, 6:17, 23-4; 7:20, 38  
 Shipping conferences,  
 Breakdown, 5:14  
 Consultation, 5:18  
 Destruction, 7:17-8  
 Justification, 5:15-7  
 Products carried, 6:13  
 Usefulness, 7:19  
 Views, 8:12  
 Shipping policy, maritime policy, 11:12  
 Thacker, presentation, 13:11-2  
 U.S.  
 Legislation  
 Canada, comparison, 8:22; 11:10  
 Influence of, 6:40-1; 8:11  
 Free enterprise, support, 12:14-5  
 Shipping legislation, 7:15-6  
 Review mechanism, 9:9, 11; 11:11  
 Witness, amendments, effect, 6:35-6  
 Witnesses, support, 13:9  
 Bill C-39, 3:7, 11-4; 4:16  
 Procedure, 3:4, 18, 19; 4:12  
 Bill C-52  
 Alaska cruise trade  
 Benefits to B. C., 29:16  
 Protection for Canadian ships, 29:12  
 Seattle lobby, 29:22-3  
 Ships stores, 29:15  
 Taxation, exemption, 29:34  
 Coastal, definition, 29:24  
 Exemption limits, 25:8-9  
 Ownership question, 25:10-1; 26:16  
 Passenger ships, construction, 29:11-2  
 Procedure, 30:8-10  
 Shipbuilding industry, government/industry working group, 26:17-8  
 Unfair practices, retaliatory actions, 25:9-10  
 Waiver system, 26:7-8  
 Witness, objections, 26:9  
 Bill C-105  
 Clause 18(1)(c)(iv), 33:26  
 Drug testing, 31:26-8; 32:18-9, 34-6, 43, 48, 50  
 Employee assistance programs, 32:21, 22-3  
 Medical examinations, 32:41-2, 44; 33:13-4, 15, 31, 32-3, 37-8  
 Medical information, 32:18, 52  
 Motions, 33:6, 7, 18, 19, 29,  
 Procedure, 30:22; 31:6; 33:14, 18, 19, 28  
 Rest periods, 30:19  
 Rule changes, union/company consultation, 32:46  
 Bill C-131, 32:13, 15  
 Bill C-205, 34:10-4; 35:19-20  
 Procedure, 34:14-5  
 Committee, work schedule, 31:37-8  
**Macdonald, Hon. John M., Senator (Cape Breton)**  
 Bill C-3, subject-matter, 1:21-4  
 Bill C-4, subject-matter, 1:31-2  
 Alberta Gas Chemicals Ltd., 18:40  
**Jordan, M. William A.**  
*A Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States*  
 Citation, 19:42-3; 20:89  
 Référence, 19:30-1  
**Johnson, M. Ken, directeur du trafic, Coalition of Concerned Shippers**  
 Bill C-18  
 Discussion, 21:49-52, 54-5, 57-63  
 Exposé, 21:48  
 Bill C-19  
 Discussion, 21:49-52, 54-5, 57-63  
 Exposé, 21:48  
 Note biographique, 21:48  
**Johnson, M. Ken, directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne**  
 Bill C-18, discussion, 22:11, 14, 18-20  
**Johnson, M. Gord, directeur, Division Radio-Télévision, Syndicat canadien de la Fonction publique**  
 Bill C-105, discussion, 32:37-40  
**Japan-East Canada Freight Conference**  
 Bill C-21, préoccupations, 8:7-9  
 Renseignements généraux, 8:5, 7  
**Japan-West Canada Freight Conference**  
 Bill C-21, préoccupations, 8:7-9  
 Renseignements généraux, 8:5, 7  
**Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference**  
 Création, 8:5  
**Japanese Shippers' Council, 6:12**  
**Japon**  
 Marine marchande  
 Loi, dispositions, 8:8, 14  
 Procédures, 8:14-5  
**Johnson, M. Gord, directeur, Division Radio-Télévision, Syndicat canadien de la Fonction publique**  
 Bill C-105, discussion, 32:37-40  
**Johnson, M. Ken, directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne**  
 Bill C-18, discussion, 22:11, 14, 18-20  
**Johnston, M. Ken, directeur du trafic, Coalition of Concerned Shippers**  
 Bill C-18  
 Discussion, 21:49-52, 54-5, 57-63  
 Exposé, 21:48  
 Bill C-19  
 Discussion, 21:49-52, 54-5, 57-63  
 Exposé, 21:48  
 Note biographique, 21:48  
**Jones, M. Robert W., directeur général, Réglementation des radio-communications, Ministère des Communications**  
 Bill C-3, discussion, 1:42  
**Iron Ore Company of Canada**  
 Association des mines de métaux, adhésion, 18:58  
 Bill C-18  
 Arbitrage de la dernière offre, répercussions, 22:39, 40  
 Demande d'être exemptée, 15:19; 23:13  
 Article 59, opinion, 22:41  
 Modifications proposées, 22:42  
 Participation, 22:43  
 Préoccupations, 15:19  
 Concurrents, 22:48  
 Conditions économiques, impact, 22:42-3  
 Installations, fermetures, 22:45  
 Marchés, 22:47-8  
 Personnel, total, 22:44  
 Québec North Shore and Labrador Railway, relations, 22:39-40

- |   |   |  |   |  |  |  |   |  |  |   |  |  |  |   |   |  |
|---|---|--|---|--|--|--|---|--|--|---|--|--|--|---|---|--|
| <p>Bruswick<br/>McCready, Robert B., Minister of Transportation, Province of New Brunswick<br/>Bill C-3, subject-matter<br/>Discussion, 1:45-51<br/>Statement, 1:43-5</p> | <p>McDaniel, Willy, Sales Representative, Van-Kam Freightways Ltd.<br/>Bill C-19<br/>Discussion, 15:30-7<br/>Opening remarks, 15:27-8<br/>Statement, 15:28-30</p> | <p>MacDonagh, Brian, Assistant to the Vice-President, C.P. Section, Brotherhood Railway Carmen of Canada<br/>Bill C-18<br/>Discussion, 21:36-42<br/>Statement, 21:31-5<br/>Bill C-19, statement, 21:31-5</p> | <p>MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax)<br/>Bill C-3, subject-matter, 1:22-4; 2:7, 11<br/>Bill C-4, subject-matter, 1:29<br/>ACOA, 18:74-5<br/>Annual review, 17:26, 31<br/>Captive shippers, 17:84; 18:61-2<br/>CCPA, 17:19-20<br/>CIL, views, similarities, 17:88-9<br/>CN Rail, 17:81<br/>Committee<br/>Agenda, 14:29<br/>Procedure, 16:43<br/>Work plan, 14:8-10, 13, 14, 24-5, 26, 27, 28<br/>Deregulation, cost savings, 18:70<br/>Motion, 14:6, 15; 24:9, 10<br/>National Transportation Agency, chairman, 16:27<br/>Procedure, 24:42, 44, 45, 46, 47, 49, 53<br/>Public Service, power, role, 18:76<br/>Railways<br/>Abandonment, replacement, 18:67<br/>Passenger service, options, 16:41<br/>Revenue loss, 17:85<br/>Witness, testimony, relevance, 18:78-9<br/>Bill C-19<br/>Committee<br/>Agenda, 14:29<br/>Work plan, 14:8-10, 13, 14, 24-5, 26, 27, 28; 15:37<br/>Deregulation<br/>Safety, linkage, 18:15-7<br/>Unforeseen consequences, 15:15<br/>Minister, presentation, 15:66<br/>Motions, 14:6, 15<br/>National Safety Code, 18:18<br/>OTA, submission, 18:14-5<br/>Provinces, agreement, 17:85<br/>Bill C-21, subject-matter<br/>Amendments, 13:11<br/>ANERA, amendments, position, 8:26-7<br/>Canada, trading partners, consultation, 11:8-9<br/>Canadian Retail Shippers' Association, 7:39-40<br/>Brief, 8:13<br/>Canadian Shippers' Council, 8:14-5; 9:8<br/>CMA, structure, powers, 9:7<br/>Confidential contracts, 9:8<br/>CPPA, 12:1</p> | <p>Howard, M. J. F., Blake, Cassels et Graydon, Wabush Mines/Pit-kands Mather Co.<br/>Bill C-18<br/>Discussion, 22:64-70<br/>Exposé, 22:62-4</p> | <p>Howe, M. J. Donald, représentant, Public Interest Research<br/>Bill C-18<br/>Discussion, 18:72-9<br/>Exposé, 18:70-2<br/>Remarques introductives, 18:70</p> | <p>Howe, M. John, attaché de recherche, Transport 2000<br/>Bill C-18, discussion, 22:55, 58-61</p> | <p>Ille-du-Prince-Édouard<br/>Potato Marketing Board, contrats confidentiels, préoccupations,<br/>18:49</p> | <p>Inco Limited<br/>Expéditions, ports, modes, 21:51<br/>Marchés, exportations, domestiques, 21:50<br/>Part du marché, diminution, 21:61</p> | <p>Industrie<br/>Fabrication, transformation, régions, pressions concurrentielles,<br/>18:29</p> | <p>Industrie aérospatiale<br/>DASH-8, exploitation par transporteurs régionaux, 22:71<br/>Turbopropulseur, perspectives d'avenir, 21:66</p> | <p>Industrie manufacturière<br/>Transport, importance en prix/livre, 18:60</p> | <p>Institut canadien des engrais<br/>Bill C-18, opinion, appui, 20:26<br/>Bill C-19, opinion, appui, 20:26<br/>But, 20:25<br/>Membres, 20:26<br/>Produits dangereux<br/>Sécurité, programmes, 20:30<br/>Transport, 20:29</p> | <p>Inter-American Freight Conference<br/>Bill C-21<br/>Mémoire, citation, 10:7<br/>Position, 10:5-7<br/>Renseignements généraux, 10:5, 7</p> | <p>Inter-Conference Working Party<br/>Composition, 7:11</p> | <p>International Committee of Passenger Lines<br/>Bill C-52<br/>Amendments proposés, 29:27-8<br/>Chamber of Shipping of British Columbia, position, appui, 29:27<br/>Renseignements généraux, 29:26</p> | <p>International Council of Containership Operators<br/>Federal Maritime Commission (E.-U.), pétition, citations, 5:24-5</p> |
|---|---|--|---|--|--|--|---|--|--|---|--|--|--|---|---|--|





<p><b>man—Cont'd</b>  <b>Bill C-18—Cont'd</b>          Motions, 24:8, 9          Procedure, 14:15, 16, 24, 26, 27, 28; 15:8, 13, 27, 28, 30, 36 16:6, 15, 34, 50-1; 17:8, 10, 28, 42, 43, 55, 56, 59, 63, 66, 70-1, 76, 85, 88, 89, 90; 18:7, 23, 25, 27, 28, 33, 37, 40, 50, 54, 57, 58, 59, 70, 79; 19:5, 6, 9, 43, 47, 48, 53, 55, 57, 58, 60, 70, 72, 74, 75, 86, 88, 91, 93-4; 21:7, 14, 16, 19, 20, 21, 22, 29, 30-1, 35, 38, 42, 46, 47, 48, 49, 54, 55, 58, 60, 63, 64, 71, 77; 22:7, 9, 10, 13, 16, 67, 68, 69, 70, 73, 76, 79, 84, 86, 88, 89, 90, 91, 92, 93-4, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 81</p>
---

- Jordan, William A.**  
*A Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States*  
 Quotation, 19:42-3; 20:89  
 Reference, 19:30-1
- Justice Department**  
 Bills, drafting, English, French, procedure, 35:43  
 Charter of Rights, section 15, views, 24:47
- Kaine, L., Distribution Services Manager, T. Eaton Company, Canadian Retail Shippers' Association**  
 Bill C-18, discussion, 21:47
- Kanuk, Leslie, Former Chairperson and Member, Federal Maritime Commission**  
 Bill C-21, subject-matter  
 Discussion, 6:41-4  
 Statement, 6:37-40  
 Biographical note, 6:36
- Kelley, W. T., Director, Public Affairs, Canadian National Railways**  
 Bill C-205  
 Discussion, 35:27-30  
 Statement, 35:22-34
- Kelsall, John P., Deputy Senior Vice-President, Operations, Canadian National**  
 Bill C-105  
 Discussion, 31:24-33  
 Statement, 31:19-24
- Kenny, Honorable Colin, Senator (Rideau)**  
 Bill C-18, discussion, 20:12-5
- Kent Lines**  
 Ownership, cargo, ports served, 8:17
- Labour Department**  
 Trucking  
 Hours of work regulations, enforcement, lack of, 22:25, 28  
 Log book, requirement, lack of, 22:33
- Labour unions**  
 Bill C-18, opposition, 14:19; 15:15
- LaFrance, Claude, Assistant Deputy Minister, Department of Transport**  
 Bill C-18, discussion, 19:32-3; 38-9
- Lamontagne, Hon. Maurice (1917-1983)**  
 Economic Council of Canada, establishment, justification, 18:76
- Langlois, Hon. Leopold, Senator (Grandville), Committee Chairman**  
 Bill C-3, subject-matter, 1:20; 2:6, 10  
 Procedure, 1:17, 25, 39-40, 43, 45, 50, 52-3; 2:6-7, 10-1  
 Bill C-4, subject-matter, 1:26, 28  
 Procedure, 1:19, 25, 36-7  
 Bill C-18, 22:20  
 Coming into force, 14:15  
 Committee  
 Agenda, 14:27, 28, 29  
 Work plan, 14:8, 9; 11, 13, 14  
 Drafting, French version, 24:39-40, 41, 44, 51
- Gravie, M. Jean-François**  
*Paris et le désert français*, référence, 21:68
- Grande-Bretagne**  
 Chantier naval, crédit d'intervention, 26:14, 17
- Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands)—Suite**  
 Bill C-18—Suite  
 Arbitrage, 15:19  
 Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, sécurité, position, 20:16-7  
 Charbon  
 Industrie, 20:72-4  
 Prix, 20:70  
 Chemin de fer Québec North Shore Labrador, 15:19-20  
 Chemins de fer, répercussions sur concurrence, 17:43  
 CITL, opinion, 17:76-9  
 CN Rail  
 Devise, 17:53  
 Emploi, répercussions, 17:55  
 Privatisation, service, conséquence, 17:53  
 Service, région de l'Atlantique, subventions, 18:77-8  
 Service à Terre-Neuve, 17:48-9, 54  
 Comité  
 Agenda, 14:29  
 Plan de travail, 14:14, 26-7, 28  
 Congrès du Travail du Canada, 20:91-2  
 CP Rail, emplois, répercussions, 17:42  
 Crosbie, honorable John, témoignage, 20:92-3  
 Développement économique régional, objectif, 19:35  
 Emplois, répercussions, 17:65-6  
 Lignes aériennes, services, normes minimales, 19:48-9  
 MVMA, participation, 17:63-4  
 Pacte de l'automobile, libre-échange, impact, 17:64  
 Procédure, 14:17, 24; 17:50, 60, 71; 18:79; 19:31; 20:75, 89  
 Ramifications, 14:18-9  
 Règlements, 14:18  
 Services aériens  
 Aide financière, 19:36-7  
 Régions éloignées, 15:18-9  
 Transport aérien, déréglementation, répercussions  
 Conditions de travail, 19:32  
 Emploi, 19:34-5  
 Transports, ministère, inspecteurs de la sécurité, 19:33-4  
 Bill C-19  
 Assurance, primes, 19:17  
 Californie, retour à la réglementation, 15:31-2  
 Chambre des communes, Comité, amendements, 15:17-8  
 CITL, opinions, 17:76-9  
 Code national de sécurité, 18:19, 27-8  
 Comité  
 Agenda, 14:29  
 Plan de travail, 14:14, 26-7, 28  
 Documents, autres points de vue, 15:53  
 Expéditeurs, position, 15:31  
 Nouvelle-Ecosse, 14:20; 15:66-7  
 Procédure, 14:17; 19:19, 20  
 Provinces, lois correspondantes, 15:67  
 Taux d'accidents, 15:32  
 Van-Kam Freightways Ltd., 15:31  
 Bill C-21, teneur, 9:9, 11-3; 11:11-3, 18-9; 12:9-11  
 Bill C-39, procédure, 4:5  
 Réunion d'organisation  
 Motion, 1:13  
 Procédure, 1:12-5

- International Telecommunication Union**, 1:17
- International Television Union**
- See*
- International Telecommunication Union**
- Iron Ore Company of Canada**
- Bill C-18
- Clause 59, views, 22:41
- Concerns, 15:19
- Final offer arbitration, effects, 22:39, 40
- Request for exemption, 15:19, 23:13
- Involvement, 22:43
- Proposed changes, 22:42
- Competitors, 22:48
- Economic conditions, impact, 22:42-3
- Employment, total, 22:44
- Markets, 22:47-8
- Operations, shutdowns, 22:45
- Quebec Metal Mining Association, membership, 18:58
- Quebec North Shore and Labrador Railway, relationship, 22:39-40
- Japan**
- Shipping**
- Act, provisions, 8:8, 14
- Practices, 8:14-5
- Japan East Canada Freight Conference**
- Background information, 8:5, 7
- Bill C-21, concerns, 8:7-9
- Japan West Canada Freight Conference**
- Background information, 8:5, 7
- Bill C-21, concerns, 8:7-9
- Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference**
- Formation, 8:5
- Japanese Shippers' Council**, 6:12
- Johnson, Gord, Director, Broadcast Division, Canadian Union of Public Employees**
- Bill C-105, discussion, 32:37-40
- Johnson, Ken, Executive Director, Canadian Aviation Safety Board**
- Bill C-18, discussion, 22:11, 14, 18-20
- Johnston, Ken, Manager, Transportation and Traffic, Coalition of Concerned Shippers**
- Bill C-18
- Discussion, 21:49-52, 54-5, 57-63
- Statement, 21:48
- Bill C-19
- Discussion, 21:49-52, 54-5, 57-63
- Statement, 21:48
- Biographical note, 21:48
- Jones, Robert W., Director General, Radio Regulatory Branch, Department of Communications**
- Bill C-3, subject-matter, 1:42
- Gainsbury, M. Phil, Inter-American Freight Conference (Sections A et D)**
- Bill C-21, teneur
- Discussion, 10:7-11
- Exposé, 10:5-7
- Gale-Moore, M. Thomas**
- Document, citation, 19:25
- Garcia, M. D. P., président, Syndicat international des débardeurs et magasiniers**
- Bill C-52, lettre, citation, 29:19
- Garvey, M. Terrance L., directeur des Transports, Westar Mining Limited, Association charbonnière canadienne**
- Bill C-18, discussion, 20:62-5, 67-9, 74
- Gaspé Copper Mines**
- Transports, 18:56
- Gaum M. Jack, directeur, Transport des personnes handicapées, ministère des Transports**
- Bill C-131, discussion, 32:1-5
- Note biographique, 32:9
- Geekie, M. Doug, directeur des Communications et des relations gouvernementales, Association médicale canadienne**
- Bill C-105
- Discussion, 31:3-7; 33:37-40
- Exposé, 31:7-9; 33:36-7
- General Motors du Canada Ltée**
- Pièces constitutives, transport, changement de chemins de fer à camion, 17:61
- Véhicules, expédition aux E.-U., 17:70, 71
- Globe and Mail (Toronto)**
- Announce, «Rush to Alaska», 14 juin 1988, citation, 29:14
- Goffin, M. David, chef supérieur des projets, Association canadienne des fabricants de produits chimiques**
- Bill C-18, discussion, 17:89-90
- Gordon, M. Robert, sous-ministre adjoint, gestion du spectre, ministère des Communications**
- Bill C-3, teneur
- Discussion, 1:20-4, 39-43, 46-7, 49-50, 52; 2:8-11
- Exposé, 1:17-9
- Gottshall, M. Ron, administrateur-directeur général, Transpacific Westbound Rate Agreement, Associated Conferences Secretariat**
- Bill C-21, teneur
- Discussion, 6:23-6
- Exposé, 6:19-23
- Gouvernement**
- Bills C-18 et C-19, amendements, acceptation, 23:9, 47
- Priorités relatives au projet de loi, 14:9
- Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands)**
- Bill C-18
- Air Canada, privatisation, 15:26-7
- APA, 18:75



- Howard, J. F., Blake, Cassels and Graydon, Wabush Mines/Pickands Mather Co.**  
 Bill C-18  
 Discussion, 22:64-70  
 Statement, 22:62-4
- Howe, J. Donald, Representative, Public Interest Research**  
 Bill C-18  
 Discussion, 18:72-9  
 Opening remarks, 18:70  
 Statement, 18:70-2
- Howe, John, Research Assistant, Transport 2000**  
 Bill C-18, discussion, 22:55, 58-61
- Hudson's Bay Company**  
 Merchandise, percentage bought in Canada, elsewhere, 7:37
- Inco Limited**  
 Market share, decrease, 21:61  
 Markets, export, domestic, 21:50  
 Shipments, ports, modes, 21:51
- Industry**  
 Manufacturing, processing, regions, competitive pressures, 18:29  
 Insurance  
 Automobile, premiums, statistical base, lack of, 15:33; 19:16-7  
 Industry, problems, causes, 15:44
- Inter-American Freight Conference**  
 Background information, 10:5, 7  
 Bill C-21  
 Brief, quotation, 10:7  
 Position, 10:5-7
- Inter-Conference Working Party**  
 Composition, 7:11
- International Association of Machinists and Aerospace Workers**  
 Members, function, 20:88
- International Council of Container Operators**  
 Federal Maritime Commission(U.S.), petition to, quotations, 5:24-5
- International Maritime Organization**  
 Safety of Life at Sea Convention, 4:12, 13  
 Cruise operations, definition, reference, 29:33  
 Tonnage Convention  
 Canada, accession, 3:6  
 Metric requirement, 3:6, 11-2
- Friars, M. H. R., président, Comité du transport ferroviaire, Association des manufacturiers canadiens**  
 Bill C-18, discussion, 18:61-3, 65-6, 68  
 Bill C-19, discussion, 18:61-3, 65-6, 68
- Fraternité des wagonniers de chemins de fer**  
 Bill C-18  
 Mémoire, référence, 21:32  
 Opinion, 21:32-5  
 Bill C-19  
 Mémoire, référence, 21:32  
 Opinion, 21:32-5  
 Membres, réduction, 20:83; 21:37  
 «Rail Inspection Safety Keep», campagne nationale, 21:32  
 Renseignements généraux, 21:31-2
- Fraternité des ingénieurs de locomotives**  
 Bill C-105  
 Alcool et drogue, tests, opinion, 32:18-9, 20  
 Association médicale canadienne, position sur informations médicales, accord, 32:16  
 CN, CP, consultations sur règlements, 32:26-7  
 Préoccupations, 32:16  
 Renseignements généraux, 32:16  
 Système de certificat, opinion, 32:27
- Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers**  
 Bill C-18  
 Déréglementation, préoccupations, 21:10-3, 20  
 Opposition, 21:7  
 Bill C-19  
 Déréglementation, préoccupations, 21:10-3  
 Opposition, 21:7  
 Industrie des transports, réglementation, appui, raisons, 21:7-10  
 Recommandation, commission royale d'enquête sur les orientations à donner à l'industrie canadienne des transports, 21:13  
 Renseignements généraux, 21:7
- Franklin, M. Douglas, directeur, Relations internes et gouvernementales, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine**  
 Bill C-205  
 Discussion, 34:14; 35:40, 42, 44-6  
 Exposé, 35:37-40
- Frame, M. Russell W., directeur du marketing, Redburn Inc., Eastern Canada Caribbean Rate Agreement**  
 Bill C-21, teneur  
 Discussion, 8:17-22  
 Exposé, 8:15-7  
 Note biographique, 8:15
- Forêts et produits forestiers, industrie—Suite**  
 Expédition par eau, côte Ouest à côte Est  
 Accès permanent, besoin, 26:6  
 Comparaison, chemins de fer, coûts, durée, 26:9  
 Prix, emplois, diminution, 1980-1982, 21:61  
 Provinces/utilisateurs, ententes, 20:23  
 Régénération des forêts, financement, ententes fédérales/provinciales, 20:23
- Frith, honorable Royce, sénateur (Lanark)**  
 Bill C-18, 16:8-10, 14-22

- Hart, Howard, President, Canadian Pulp and Paper Association**  
 Bill C-18  
 Opening remarks, 20:12-25  
 Discussion, 20:12-25  
 Statement, 20:7-10
- Health and Welfare Department**  
 Drug testing policy, development, 32:43  
 National Consultation on Substance Abuse and the Workplace  
 (Devon, Alta. and Montebello, Quebec), 31:25, 26; 32:38  
*See also*  
 Drug abuse
- Helicopters**  
 Transportation, economic regulation, easing, effect on safety, 22:7
- Heritage Canada Foundation**  
 Bill C-205  
 Position, 35:37-40  
 Proposed amendments of railway companies, objections, 35:40-2  
 Purpose, 35:37  
 Railway stations  
 Protection, involvement, 35:39  
 Redundant, uses, list, 35:45
- Hibbeln, Carl, Vice-President, Noranda Sales Corporation, Canadian Manufacturers' Association**  
 Bill C-21, subject-matter, discussion, 9:7, 10
- Highways and roads**  
 Accidents, statistics, problems, 19:13-4  
 Fatalities  
 Canada, 23:29  
 Decrease, 19:15  
 Increase, factors affecting, 19:15  
 Per million motor vehicles, Canada, other countries, 19:14-5  
 Northern Canada, "winter roads", maintenance, 15:53  
 Safety, jurisdiction, 15:43-4, 47-8; 23:27-9
- Hill, Vince, Director General, Telecommunications Policy, Department of Communications**  
 Bill C-4, subject-matter, discussion, 1:29-36
- Hinton Train Collision**  
*See*  
 Commission of Inquiry, Hinton Train Collision
- Historic buildings**  
 Designated buildings, demolition or removal, provision, 35:42  
 Heritage designation, effect on value, 35:38  
 Recycling, 35:46
- Hoegh Lines**  
 Service, 11:15
- Hornsby, Jim, Director General, Ship Safety Branch, Department of Transport**  
 Bill C-39, discussion, 4:14
- House of Commons**  
 Order in Council appointments, review by standing committee, 23:36  
 Standing Committee on Transport, fifth report on drug and alcohol abuse in the railway industry, conclusion, 31:36  
 Standing Orders, new, effect, 13:12
- Forêts et produits forestiers, industrie**  
 Colombie-Britannique  
 Associations commerciales manufacturières, nombre, représentation, 20:41  
 Pertes, 1980-85, 20:44  
 Technologie, répercussions sur emplois, 20:44, 45
- Fonction publique**  
 Commission d'enquête, collision ferroviaire de Hinton  
*Voir*  
 Foisy, Commission (Collision ferroviaire Hinton)
- Foisy, Commission (Collision ferroviaire Hinton)**  
 Commission d'enquête, collision ferroviaire de Hinton  
 Politique générale, mandataires fédéraux, rôle, 18:71-2
- Fondation canadienne pour la protection du patrimoine (Heritage Canada)**  
 Bill C-205  
 Amendements proposés par compagnies ferroviaires, opposition, 35:40-2  
 Position, 35:37-40  
 But, 35:37  
 Gares ferroviaires  
 Protection, participation, 35:39  
 Superflu, utilisation, liste, 35:45
- Fondation de la recherche sur la toxicomanie**  
 Drogues, consommation, statistiques, 32:36  
 Drogues, tests  
 Méthode à deux niveaux, document, 31:32  
 Moyens pour échapper à la détection, 32:37  
*Voir aussi*  
 Chemins de fer — Drogues et alcool, abus, programmes d'aide aux employés  
 Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire
- Ellicker, M. D.W., conseiller général adjoint, Canadien Pacifique**  
 Lée, CP Rail  
 Bill C-18, discussion, 17:33-4, 37
- Ellicker, M. D.W., conseiller général adjoint, Canadien Pacifique**  
 Canadien Pacifique Lée, article de 13 juillet 1987, référence, 17:81
- Financial Post (Toronto)**  
 Fairbairn, honorable Joyce, sénateur (Leithbridge)  
 Bill C-205, 35:29  
 Construction navale, position mondiale, 26:13
- Extrême-Orient**  
 Explorer Starship (Bateau)  
 Croisières en Alaska  
 Genre, 27:21  
 Nombre, 27:16
- Exploration Cruise Lines**  
 Bill C-52  
 Calendrier de croisières, répercussions, 27:16, 23, 24  
 Lettre au Comité, citation, 27:24  
 Dérégulation, demande, 27:23  
 Renseignements généraux, 27:16
- Expansion industrielle régionale, ministère**  
 APA, participation, 18:75
- Exploration Cruise Lines**  
 Bill C-52  
 Calendrier de croisières, répercussions, 27:16, 23, 24  
 Lettre au Comité, citation, 27:24  
 Dérégulation, demande, 27:23  
 Renseignements généraux, 27:16

- Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands)—*Cont'd*  
 Bill C-19—*Cont'd*  
 Nova Scotia, 14:20; 15:66-7  
 Procedure, 14:17; 19:19, 20  
 Provincies, corresponding legislation, 15:67  
 Shippers, views, 15:31  
 Van-Kam Freightways Ltd., 15:31  
 Bill C-21, subject-matter, 9:9; 11:1-3; 18-9; 12:9-11  
 Bill C-39, procedure, 4:5  
 Organization meeting  
 Motion, 1:13  
 Procedure, 1:12; 13-5
- Gravier, Jean-François  
*Paris et le désert français*, reference, 21:68
- Great Britain  
 Shipyards, intervention financing, 26:14, 17
- Great Britain. Committee of Inquiry into Shipping, 6:35
- Grey, Robert D., Chairman, Japan West Canada Freight Conference  
 and Japan East Canada Freight Conference  
 Bill C-21, subject-matter  
 Discussion, 8:9-15  
 Statement, 8:5-9  
 Biographical note, 8:5
- Greyhound  
 Service cuts, 15:29
- Grist, Mark E., Logistics Development Manager, Sulphur Products,  
 Canadian Industries Limited  
 Bill C-18, discussion, 17:12-3, 15-6  
 Biographical note, 17:8
- Hainsworth, George, Vice-Chairman, National Legislative Board,  
 Brotherhood of Locomotive Engineers  
 Bill C-105  
 Discussion, 32:15-27  
 Statement, 32:16
- Hall, Alan H., Chairman, Canadian Shippers' Council, representing  
 the Canadian Manufacturers' Association  
 Bill C-21, subject-matter  
 Discussion, 6:13-9  
 Introductory remarks, 6:5  
 Statement, 6:5-13
- Hall, Ken W., President, Champion Forest Products of Alberta,  
 Canadian Pulp and Paper Association  
 Bill C-18  
 Discussion, 20:13-4, 18-9  
 Statement, 20:10-2
- Hall, Norman, President, Dominion Marine Association  
 Bill C-52  
 Discussion, 27:10-5  
 Statement, 27:6-10
- Hapag-Lloyd AG  
 Service, 11:15
- Voir aussi*  
 Groupe consultatif international, Canada, E.-U., 5:27
- Etats-Unis  
 Camionneurs canadiens, licences, moratoire, 15:60  
 Loi de déréglementation du transport aérien de 1978, protection de  
 la main-d'oeuvre, dispositions, application, absence, 20:79  
 Congrès, service aérien, déréglementation, préoccupations, 21:64  
 Department of Labor, industrie de l'aviation, travailleurs déplacés,  
 enquête, 20:78, 79-80  
 Federal Aviation Administration, pilotes, nombre de vols par  
 semaine, restrictions, application, 19:32  
 Federal Maritime Commission, conférences maritimes, tarifs, com-  
 pétence, 17:25  
 Federal Railroad Administration, examens de dépistage des drogues,  
 31:22  
 Jones Act  
 But, 29:44  
 Cabotage, dispositions, 27:9  
 Groupe de pression, impact sur L'Accord de libre-échange, 27:14  
 Portée, 27:14  
 National Transportation Safety Board  
 Bureau canadien de la sécurité aérienne, relations, 22:8  
 Delta Airlines, incidents au-dessus de l'Atlantique, enquête,  
 «représentant accrédité», 22:11  
 Déréglementation, sécurité, lien, étude, résultats, 22:8  
 Navires, autres pavillons, contrôle, 5:19  
 Pouvoir commercial, compétence, 23:31  
 Sénat, avertissement aux compagnies aériennes, 15:29  
 Shipping Act de 1916  
 Difficultés, 7:16  
 Federal Maritime Commission, pouvoirs, 7:16  
 Sociétés de transport, propriété étrangère, limites, 22:76  
 Stagers Act, 15:16-7, 23  
 Accès concurrentiel  
 Attitude envers, 17:41-2  
 Compagnies ferroviaires canadiennes, absence, 17:28, 30  
 But, résultats, 17:30  
 Emplois, répercussions, 20:82  
 Expérience, problèmes, 17:17  
 Frais logistiques, économies, 18:69-70  
 Historique, 17:39, 41-2  
 U.S. Passenger Shipping Act of 1886  
 Interprétation, conséquences, 29:22  
 Puerto Rico, exemption, 29:22, 34-5  
 Règlements, modifications, répercussions sur industrie de croisière  
 de la côte ouest, 29:10  
 Transport de passagers entre deux ports américains par navires  
 étrangers, interdiction, 29:9  
 U.S. Shipping Act of 1984  
 But, 5:19-20; 6:41  
 Contrats d'exclusivité  
 «Conditions essentielles», 5:25  
 Expérience japonaise, 8:8-9  
 Numéro, 5:23, 24  
 Problèmes, 5:22-4; 39  
 Réglements, examen, 11:5:23-4; 7:17; 11:11  
 Dispositions, portée, 5:7, 20; 7:16; 9:13  
 Examen, 14:22  
 Disposition pour, 5:23; 7:17; 8:7; 9:12-3; 11:11  
 Nature, 7:9  
 U.S. Water Resources Development Act of 1986  
 But, 5:28  
 Citations, 5:27
- Voir aussi*  
 sujets particuliers



- Gordon, Robert, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management, Department of Communications  
 Bill C-3, subject-matter  
 Discussion, 1:20-4, 39-43, 46-7, 49-50, 52, 2:8-11  
 Statement, 1:17-9
- Gottshall, Ron, Managing Director, Transpacific Westbound Rate Agreement, Associated Conferences Secretariat  
 Bill C-21, subject-matter  
 Discussion, 6:23-6  
 Statement, 6:19-23
- Government  
 Bills C-18 and C-19, amendments, acceptance, 23:9, 47  
 Legislative priorities, 14:9
- Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands)  
 Bill C-18  
 ACOA, 18:75  
 Air Canada, privatization, 15:26-7  
 Air service  
 Financial assistance, 19:36-7  
 Remote areas, 15:18-9  
 Air transportation, deregulation, effect  
 Employment, 19:34-5  
 Working conditions, 19:32  
 Airlines, services, minimum standards, 19:48-9  
 Auto Pact, effect of free trade on, 17:64  
 Canadian Labour Congress, 20:91-2  
 CCPA, position on safety, 20:16-7  
 CCTL, views, 17:76-9  
 CN Rail  
 Effect on jobs, 17:55  
 Morto, 17:53  
 Privatization, consequences to service, 17:53  
 Service to Newfoundland, 17:48-9, 54  
 Services to Atlantic Canada, subsidies, 18:77-8  
 Coal  
 Price, 20:70  
 Industry, 20:72-4  
 Committee  
 Agenda, 14:29  
 Work plan, 14:14, 26-7, 28  
 Documents, other points of view, 15:53  
 House of Commons, Committee, amendments, 15:17-8  
 Insurance premiums, 19:17  
 National Safety Code, 18:19, 27-8
- Erlichman, M. Louis, directeur de recherche, Association internationale des machinistes, Congrès du Travail du Canada  
 Bill C-18, discussion, 20:78-81, 83, 89-91  
 Bill C-105, discussion, 32:41-2
- Erb, M. R. R., vice-président exécutif, Association canadienne des automobilistes  
 Discours, 9 juin 1987, citation, 15:46
- Environnement, ministère  
 Commission des lieux et monuments historiques  
 Bill C-205  
 Critères, établissement, 35:25  
 Réunions publiques, disposition, 35:38  
 Rôle, 34:8, 9-10  
 Délibérations, 35:29  
 Établissement, 35:25  
 Fonction, 34:9, 39  
 Membres, qualifications, 35:25  
 Politique sur les édifices fédéraux à valeur patrimoniale, section, rôle, 35:25  
 Ministre, Bill C-205, rôle, 34:8, 13; 35:39  
 Parcs et lieux historiques, coûts, ententes de partage, 34:10
- Eugestone, M. Sam, premier vice-président, Alberta Gas Chemicals Ltd.  
 Bill C-18  
 Discussion, 18:37-40  
 Exposé, 18:33-7  
 Remarques introductives, 18:33
- Elliot, M. Andrew, directeur, Planification de l'écoulement et affaires relatives à la réglementation, Institut canadien des Engrais  
 Bill C-18  
 Discussion, 20:27-31  
 Exposé, 20:25-6  
 Bill C-19  
 Discussion, 20:27-9, 30-1  
 Exposé, 20:25-6  
 Industrie des engrais  
 Agriculture, lien, 20:25, 31-2  
 Chiffre d'affaires, 20:25  
 Emplois perdus depuis 1985, 20:25
- Enquête sur les personnes occupant des postes primordiaux pour la sécurité ferroviaire: rapport définitif, Groupe de travail sur le contrôle de l'alcool dans l'industrie ferroviaire  
 Citation, 32:23  
 Résultats, 31:21-2, 27, 35; 32:18-9
- Engrais et amendements  
 Industrie des engrais  
 Agriculture, lien, 20:25, 31-2  
 Chiffre d'affaires, 20:25  
 Emplois perdus depuis 1985, 20:25
- Édifices historiques  
 Désignation, répercussions sur valeur, 35:38  
 Recyclage, 35:46
- Edgar, M. John, vice-président, Transport, Miramichi Pulp and Paper Inc. (KEPAP Entreprises Inc.)  
 Bill C-18  
 Discussion, 20:35-40  
 Exposé, 20:33-4

- Free Trade Agreement**  
*See*  
 Canada-United States Free Trade Agreement
- Freedom to Move: A Framework for Transportation Reform, Depart-ment of Transport**  
 Conference system, continuation, endorsement, 5:7  
 Rail passenger service not dealt with, 16:44
- Friars, H., Chairman, Rail Committee, Canadian Manufacturers' Association**  
 Bill C-18, discussion, 18:61-3, 65-6, 68  
 Bill C-19, discussion, 18:61-3, 65-6, 68
- Frith, Hon. Royce, Senator (Lanark)**  
 Bill C-18, 16:8-10, 14-22
- Gainsbury, Phil, Inter-American Freight Conference (Sections A & D)**  
 Bill C-21, subject-matter  
 Discussion, 10:7-11  
 Statement, 10:5-7
- Gale-Moore, Thomas**  
 Paper, quotation, 19:25-6
- Garcia, D. P., President, International Longshoremen's and Ware-housemen's Union**  
 Bill C-52, letter, quotation, 29:19
- Garvey, Terrance L., Director, Transportation, Westar Mining Limited, Coal Association of Canada**  
 Bill C-18, discussion, 20:62-5, 67-9, 74
- Gaspe Copper Mines**  
 Transportation, 18:56
- Gaum, Jack, Director, Transportation of Disabled Persons, Depart-ment of Transport**  
 Bill C-131, discussion, 32:1-5  
 Biographical note, 32:9
- Geekie, Doug, Director of Communications and Government Regula-tions, Canadian Medical Association**  
 Bill C-105  
 Discussion, 31:13-7; 33:37-40  
 Statement, 31:7-9; 33:36-7
- General Motors of Canada Ltd.**  
 Component materials, transportation, shift from rail to truck, 17:61  
 Finished vehicles, shipment to U.S., 17:70, 71
- Globe and Mail**  
 Advertisement, "Rush to Alaska", June 14, 1988, quotation, 29:14
- Goffin, David, Senior Project Manager, Canadian Chemical Pro-ducers' Association**  
 Bill C-18, discussion, 17:89-90
- Domtar Inc., 17:21**
- Doody, honorable C. William, sénateur (Harbour Main-Bell Island)**  
 Bill C-18  
 Motions, 24:7, 8, 9, 10, 11, 51  
 Procédure, 24:22-4, 44-5, 46-7, 51, 53  
 Rédaction, version française, 24:39-41, 42-3  
 Sénat, 24:48  
 Bill C-19, 24:4-6, 22-4, 30-1, 34
- Douglas, M. Donald, directeur, Délivrance de licences et certificats, ministère des Transports**  
 Bill C-18, discussion, 19:24, 40
- Doyle, honorable Richard J., sénateur (North York)**  
 Bill C-105, 30:22  
 Bill C-205, 35:20-1, 30, 36-7
- Drogues, abus**  
 Société, préoccupations, 32:36  
 Tests, validité, 32:28-9, 34-5  
*Voir aussi*  
 Santé nationale et bien-être social, ministère — Consultation nationale sur l'abus d'alcool et de drogues en milieu de travail
- du Plessis, M. R. L., c.r., légiste et conseiller parlementaire**  
 Bill C-105, 33:25  
 Bill C-205, 35:46-7
- Dubin, commission**  
*Voir*  
 Commission d'enquête sur la sécurité aérienne
- Duke, Gary, et associés**  
 Rapport sur l'industrie des croisières en Alaska, 29:40
- Dykens, M. L. G., président, Obed Mountain Coal Company, Associa-tion charbonnière canadienne**  
 Bill C-18, discussion, 20:60-1, 65-9, 72, 74-5
- E.L.M.A. Service, 11:15**
- Earlam, M. Peter F., président, North Atlantic Freight Conferences, Canadian Eastbound Freight Conference et Continental Canadian Westbound Freight Conference**  
 Bill C-21, teneur  
 Discussion, 7:14-5, 19-21, 23-4  
 Exposé, 7:1-4  
 Note bibliographique, 7:11
- East Canada Caribbean Freight Association**  
 Création, membres, effondrement, 8:16
- Eastern Canada Caribbean Rate Association**  
 Renseignements généraux, 8:15-6
- Eaux arctiques, pollution, prévention, Loi**  
 Protection de l'environnement, zones de contrôle de la navigation, dispositions, 3:15  
*Voir aussi*  
 Bill C-39

- European Shippers' Council, 6:12
- Exploration Cruise Lines  
Background information, 27:16  
Bill C-52  
Effect on cruise schedules, 27:16, 23, 24  
Letter to the committee, quotation, 27:24  
Waiver, application for, 27:23
- Explorer Starship* (Cruise ship)  
Sailings to Alaska  
Number, 27:21  
Types, 27:16
- External Affairs Department  
International fora, Canadian position, responsibility, 6:9
- Fairbairn, Hon. Joyce, Senator (Leithbridge)  
Bill C-205, 35:29
- Far East  
Shipbuilding, world position, 26:13
- Fertilizers and manures  
Fertilizer industry  
Agricultural industry, link, 20:25, 31-2  
Jobs lost since 1985, 20:25  
Total value of sales, 1986, 20:25
- Financial Post*  
Article on Canadian Pacific Limited, July 13, 1987, reference, 17:81
- Flicker, D.W., Assistant General Counsel, Canadian Pacific Limited,  
CP Rail  
Bill C-18, discussion, 17:33-4, 37
- Foisy Commission (Hinton Train Collision)  
*See*  
Commission of Inquiry, Hinton Train Collision
- Forest industry  
British Columbia  
Losses, 1980-85, 20:44  
Technology, effect on jobs, 20:44, 45  
Trade manufacturing associations, numbers, representation, 20:41  
Forest renewal, funding, federal-provincial agreement, 20:23  
Prices, employment, decrease, 1980-82, 21:61  
Provinces/users, arrangements, 20:23  
Shipments by water, west coast to east coast  
Comparison, railways, costs, time, 26:9  
Consistent availability, requirement, 26:6
- Frame, Russell, Director of Marketing, Redburn Inc., Eastern Canada  
Caribbean Rate Agreement  
Bill C-21, subject-matter  
Discussion, 8:17-22  
Statement, 8:15-7  
Biographical note, 8:15
- Franklin, Douglas, Director, Corporate and Government Relations,  
Heritage Canada  
Bill C-205  
Discussion, 34:14, 35:40, 42, 44-6  
Statement, 35:37-40
- David, honorable Paul, sénateur (Bedford)  
Bill C-205, 35:43
- Dawes, M. Peter, secrétaire, Association canadienne des importateurs  
d'automobiles; premier vice-président, Association des importa-  
teurs canadiens inc.  
Bill C-18  
Discussion, 22:89-92  
Exposé, 22:86-8  
Bill C-19  
Discussion, 22:89-92  
Exposé, 22:86-8
- De Bané, honorable Pierre, C.P., sénateur (De la Vallière)  
Bill C-18, discussion, 21:67-9, 72, 75
- De Ruiter, M. A., directeur des affaires maritimes, ministère des  
Transports des Pays-Bas, Consultative Shipping Group  
Bill C-21, discussion, 11:8, 10, 13
- Déréglementation  
*Voir sujets particuliers*
- Deschênes, M. Bernard M., président, Bureau canadien de la sécurité  
aérienne  
Bill C-18  
Discussion, 22:10-8, 20-1  
Exposé, 22:7-9
- Développement régional  
Développement économique régional vs viabilité commerciale dans  
les transports; opinions des premiers ministres des provinces de  
l'Atlantique, 18:46  
Nouvelle-Ecosse, investissements, allègements fiscaux, 18:78  
Stratégie nationale de développement, besoin, 18:70
- Dillman, M. Elwood, coordonnateur du groupe de distribution, Scotia  
Investments Ltd.  
Bill C-18  
Discussion, 18:28-32  
Remarques introductives, 18:24  
Bill C-19  
Remarques introductives, 18:24  
Discussion, 18:28-32
- Dionne, M. Maurice, relations publiques, Miramichi Pulp and Paper  
Inc. (REPAP Enterprises Inc.)  
Bill C-18  
Discussion, 20:37, 40  
Exposé, 20:32-3
- Dome Petroleum  
Rachat par Amoco Canada, 15:25
- Dominion Marine Association  
Accord de libre-échange  
Opinion, 27:9-10, 13  
Participation, 27:15  
Bill C-52  
Amendement proposé, 25:10  
Commerce intercoûtier, position, 26:6  
Office national des transports, préoccupation, 27:13  
Système de dérogation, appui conditionnel, 27:7-8



- Daily News* (Prince Rupert)  
Benoit Bouchard, citation sur la protection de l'industrie de croisières du Bill C-52, référence, 27:18-9  
Publication, fréquence, 27:22
- Dalbhard, M. Jacques, directeur général, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine  
Bill C-205, discussion, 35:41-2, 45
- Danemark  
Chantiers navals, système d'appui gouvernemental, 26:17
- Davey, honorable Keith, sénateur (York)  
Bill C-18  
Aéroport international Pearson, 22:79  
Automobiles  
Associations, 17:71  
Importations, 22:89-90  
Chemin de fer  
Dégellementation, comparaison, E.U., Canada, 17:31  
Etats-Unis  
Accès concurrentiels, absence, 17:30  
Dégellementation, 17:30  
Libre-échange, répercussions, possibles, 17:52-3  
Prix de ligne concurrentiels, 17:32  
Profits, comparaison, E.-U., Canada, 17:31  
Réglementation, but, 17:36-7  
Comité, plan de travail, 14:24  
Compagnie Iron Ore du Canada, 22:44, 46-7; 23:21  
Part du marché, 22:84  
Propriété étrangère, 22:76-7  
Compagnies de transport, acquisition par des étrangers, 23:17-8  
Dégellementation, préoccupations, 23:14-6  
Libre-échange, répercussions au Canada, 17:64-5  
Motion, 24:11  
MVMA, position, 17:69  
Office national des transports, 23:35-8  
Procédure, 17:42, 71, 85  
Sécurité, 18:47  
Transport aérien, E.-U., dégellementation, 22:77-8  
Transport 2000, 22:55-7, 60-1  
Transports, dégellementation, E.-U., 15:22  
Bill C-19  
Associations, adhésion, 15:35  
Association canadienne des automobilistes, 15:46  
Californie, camionnage, réglementation, 15:37, 50  
Camionnage  
Impact du libre-échange, 18:14; 22:37  
Nord canadien, problèmes, 15:52  
Sécurité, surveillance, 15:45  
Camionneurs, américains, 23:18-9  
Comité, plan de travail, 14:24  
Dégellementation  
Canada, E.-U., comparaison, 15:22-4  
Etats-Unis, faillite, nombre, répercussions, 22:35-7  
Préoccupations, 23:14-6  
Répercussions, 15:32  
Sécurité, liens, 18:20-1  
Régime réglementaire ou dégellementation, 15:48  
Sécurité, 18:47  
Transporteurs américains, 18:33-3, 47-8  
Video sur le camionnage 15:54  
Bill C-52, 27:12-5  
Bill C-105, 31:14-5, 24-5, 32-3; 32:20-1, 25, 36-8; 33:22, 33, 39-40  
Bill C-205, 35:44-5
- Eastern Canada Caribbean Rate Association  
Background information, 8:15-6
- Economic Council of Canada  
Establishment, justification, 18:76  
Regional development, study, reference, 18:77  
Views  
Free trade, 18:77  
Government expenditure, increase, 18:77
- Edgar, John, Vice-President, Transport, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)  
Bill C-18  
Discussion, 20:35-40  
Statement, 20:33-4
- Egglestone, Sam, Senior Vice-President, Alberta Gas Chemicals Ltd.  
Bill C-18  
Discussion, 18:37-40  
Opening remarks, 18:33  
Statement, 18:33-7
- Elliot, Andrew, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs, Canadian Fertilizer Institute  
Bill C-18  
Discussion, 20:27-31  
Statement, 20:25-6  
Bill C-19  
Discussion, 20:27-9, 30-1  
Statement, 20:25-6
- Emergency measures  
Emergency response mechanisms, development, federal government encouragement to provinces and municipalities, 1:44
- Environment Department  
Historic Sites and Monuments Board  
Bill C-205  
Criteria, establishment, 35:25  
Public meetings provision, 35:38  
Role, 34:8, 9-10  
Deliberations, 35:29  
Establishment, 35:25  
Federal Heritage Buildings Policy, role, 35:25  
Function, 34:9, 39  
Members, qualifications, 35:25  
Minister, Bill C-205, role, 34:8, 13; 35:39  
National historic parks and sites, cost-sharing program, 34:10
- Erb, R. R., Executive Vice-President, Canadian Automobile Association  
Speech, June 9, 1987, quotation, 15:46
- Erlichman, Louis, Research Director, International Machinists Association, Canadian Labour Congress  
Bill C-18, discussion, 20:78-81, 83, 89-91  
Bill C-105, discussion, 32:41-2
- European Economic Community  
Shipping regulations, 11:7-8  
Consultations, provision for, 11:8-9, 10  
Shipyards, subsidy rate, 26:17

- Dominion Marine Association**  
 Bill C-52  
 Amendment proposed, 25:10  
 Intercoastal trade, position, 26:6  
 National Transportation Agency, concerns, 27:13  
 Free Trade Agreement  
 Involvement, 27:15  
 Views, 27:9-10, 13  
 Waiver system, views, qualified support, 27:7-8
- Dometar Inc., 17:21**
- Doody, Hon. C. William, Senator (Harbour Main-Bell Island)**  
 Bill C-18  
 Drafting, French version, 24:39-41, 42-3  
 Motions, 24:7, 8, 9, 10, 11, 51  
 Procedure, 24:22-4, 44-5, 46-7, 51, 53  
 Senate, 24:48  
 Bill C-19, 24:4-6, 22-4, 30-1, 34
- Douglas, Donald, Director, Licensing and Certification Branch, Department of Transport**  
 Bill C-18, discussion, 19:24, 40
- Doyle, Hon. Richard J., Senator (North York)**  
 Bill C-105, 30:22  
 Bill C-205, 35:20-1, 30, 36-7
- Drug abuse**  
 Society, concerns, 32:36  
 Tests, validity, 32:28-9, 34-5  
*See also*  
 Health and Welfare Department — National Consultation on Substance Abuse and the Workplace
- du Plessis, R. L., Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel**  
 Bill C-105, 33:25  
 Bill C-205, 35:46-7
- Dubin commission**  
*See*  
 Commission of Inquiry on Aviation Safety
- Duke, Gary, and Associates**  
 Report on Alaska cruise industry, reference, 29:40
- Dykens, L. G., President, Obed Mountain Coal Company, Coal Association of Canada**  
 Bill C-18, discussion, 20:60-1, 65-9, 72, 74-5
- E.L.M.A.**  
 Service, 11:15
- Earlam, Peter F., Chairman, North Atlantic Freight Conferences, Canadian Eastbound Freight Conference and Canadian Westbound Freight Conference**  
 Bill C-21, subject-matter  
 Discussion, 7:14-5, 19-21, 23-4  
 Statement, 7:11-4  
 Biographical note, 7:11
- East Canada Caribbean Freight Association**  
 Formation, members, demise, 8:16
- Exposé, 31:6-7**  
 Discussion, 31:6, 10, 13-8  
 Bill C-105  
**médicale canadienne**  
**Da Sylva, M. Normand, directeur des Services de santé, Association**  
 Cour suprême du Canada  
 Décision, comité des chemins de fer, compétence en matière de taux de transport, 17:22
- Tests de dépistage de la drogue à être inclus dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, communiqué de presse, 19 janvier 1988, 32:28**
- Crosbie, honorable John Carnell, ministre des Transports**  
 Bill C-18  
 Discussion, 15:14-23, 25-7  
 Exposé, 15:8-13  
 Bill C-19  
 Discussion, 15:14-23, 25-7  
 Exposé, 15:8-13
- Remarques introductives, 18:24**  
 Discussion, 18:28  
 Exposé, 18:24-7  
 Bill C-19  
 Remarques introductives, 18:24
- Cowan, M. James S., Stewart, Mackeen & Covert, conseiller juridique de Scotia Investments Ltd.**  
 Bill C-18  
 Discussion, 18:28  
 Exposé, 18:24-7  
 Remarques introductives, 18:24
- Domaine Maritime Association, position, opinion, 26:6**  
 Mémoire, citation, 26:7  
 Système d'exemption, oppositions, 26:7  
 Transport maritime interocéanique, opinion, 26:5-6  
 Renseignements généraux, 20:41
- Council of Forest Industries of British Columbia (COFI)**  
 Bill C-18, appui, position, 20:41-3  
 Bill C-52  
 Dominion Maritime Association, position, opinion, 26:6
- Employés des chantiers navals, salaire moyen, 1986, 26:15**
- Corbin, honorable Eymard Georges, sénateur (Grand-Sault)**  
 Bill C-3, teneur, 1:47-8, 51  
 Bill C-18  
 Entrée en vigueur, 14:15, 27  
 Témoins, 14:15  
 Bill C-19  
 Entrée en vigueur, 14:15, 19, 27  
 Provinces, mesures législatives correspondantes, 14:19-20  
 Témoins, 14:15  
 Bill C-205, 35:18, 24-6, 30, 43, 46-7
- Corée du Sud**  
 Employés des chantiers navals, salaire moyen, 1986, 26:15
- Cope, M. Raymond R., président, Ontario Trucking Association**  
 Bill C-19  
 Discussion, 18:11-20, 22-3  
 Exposé, 18:7-11  
 Lettre à l'honorable John Crosbie, citation, 18:19
- Consumer Rail Equity Act (E.-U.), 17:48**

- Davey, Hon. Keith, Senator (York)—Cont'd**  
 Bill C-19—*Cont'd*  
 Trucking industry  
 Effect of free trade on, 18:14; 22:37  
 Northern Canada, problems, 15:52  
 Safety, monitoring, 15:45  
 Video on trucking (60 minutes), 15:54  
 Bill C-52, 27:12-5  
 Bill C-105, 31:14-5, 24:5, 32:3; 32:20-1, 25, 36-8; 33:22, 33, 39-40  
 Bill C-205, 35:44-5
- David, Hon. Paul, Senator (Bedford)**  
 Bill C-205, 35:43
- Dawes, Peter, Secretary, Automobile Importers of Canada, Senior Vice-President, Canadian Importers Association Inc.**  
 Bill C-18  
 Discussion, 22:89-92  
 Statement, 22:86-8  
 Discussion, 22:89-92  
 Statement, 22:86-8
- De Bané, Hon. Pierre, P.C., Senator (De la Vallière)**  
 Bill C-18, discussion, 21:67-9, 72, 75
- De Ruiter, M. A., Director of Shipping and Maritime Affairs, Netherlands Minister of Transport, Consultative Shipping Group**  
 Bill C-21, discussion, 11:8, 10, 13
- Denmark**  
 Shipyards, government support for, 26:17
- Deregulation**  
*See particular subjects*
- Deschênes, Bernard M., President, Canadian Aviation Safety Board**  
 Bill C-18  
 Discussion, 22:10-8, 20-1  
 Statement, 22:7-9
- Dillman, Elwood, Group Distribution, Co-ordinator, Scotia Investments Ltd.**  
 Bill C-18  
 Discussion, 18:28-32  
 Opening remarks, 18:24  
 Bill C-19  
 Discussion, 18:28-32  
 Opening remarks, 18:24
- Dionne, Maurice, Public Relations, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)**  
 Bill C-18  
 Discussion, 20:37, 40  
 Statement, 20:32-3
- Disabled and handicapped**  
 Younger disabled, changing attitudes of, 32:10
- Dome Petroleum**  
 Proposed takeover by Amoco Canada, 15:25
- Consultative Shipping Group**  
 Bill C-21, opinion, préoccupations, 11:5-6  
 Renseignements généraux, 6:9; 11:5, 6-7
- Construction navale, industrie**  
 Accord de libre-échange  
 Canada, réserve, 26:11  
 Canada, réserves, 26:11  
 États-Unis, industrie maritime, protection, 26:11  
 Compétitivité, 26:14; 28:10  
 Groupe de travail gouvernement/industrie, 26:17-8  
 Impact sur l'économie, 26:18  
 Perspectives d'avenir, 26:10-1  
 Survie, changements nécessaires, 26:13  
 Communauté économique européenne  
 Politique, 11:12  
 Subventions, 26:17  
 Corée du Sud, employés des chantiers navals, salaires moyens mensuels, comparaison, Canada, 26:15  
 Danemark, chantiers navals, système d'appui, 26:17  
 Déclin, monde occidental, 1976-1986, 26:10  
 Extrême Orient, part du marché mondial de la construction navale, augmentation, 26:13  
 Grande-Bretagne, crédit d'intervention, 26:17  
 Japon, politique, 11:12  
 Marché mondial, 26:13  
 Navires de croisière, grands, construction, 29:11  
 Possibilité de construire au Canada, 29:18, 29
- Construction navale, industrie**  
 Accord de libre-échange  
 Canada, réserve, 26:11  
 Canada, réserves, 26:11  
 États-Unis, industrie maritime, protection, 26:11  
 Compétitivité, 26:14; 28:10  
 Groupe de travail gouvernement/industrie, 26:17-8  
 Impact sur l'économie, 26:18  
 Perspectives d'avenir, 26:10-1  
 Survie, changements nécessaires, 26:13  
 Communauté économique européenne  
 Politique, 11:12  
 Subventions, 26:17  
 Corée du Sud, employés des chantiers navals, salaires moyens mensuels, comparaison, Canada, 26:15  
 Danemark, chantiers navals, système d'appui, 26:17  
 Déclin, monde occidental, 1976-1986, 26:10  
 Extrême Orient, part du marché mondial de la construction navale, augmentation, 26:13  
 Grande-Bretagne, crédit d'intervention, 26:17  
 Japon, politique, 11:12  
 Marché mondial, 26:13  
 Navires de croisière, grands, construction, 29:11  
 Possibilité de construire au Canada, 29:18, 29
- Consommation et Corporations, ministère**  
 Bill C-21, influence sur, 7:18-9, 22  
 Ministère, Directeur des enquêtes et recherches, conférences maritimes, procédures, pouvoir d'enquêter, 5:7, 10
- Constitution**  
 Lac Meech, accord, art. 6, objectifs nationaux, gouvernements provinciaux, interprétation, 21:47
- Consolidated Freightways, 15:36**
- Consolidated Shipping Group, 5:14**
- Conseil économique du Canada**  
 Création, justification, 18:76  
 Développement régional, rapport, référence, 18:77  
 Opinion  
 Dépenses de l'état, augmentation, 18:77  
 Libre-échange, 18:77
- Conseil des expéditeurs canadiens**  
 Bill C-21  
 Appui, 5:15; 6:6, 7  
 Conférences, intérêts, observations, désaccord, 6:10-1  
 Dispositions, approuvées, non-approuvées, 6:8-9  
 Enquête des expéditeurs, 1986, résultats, 6:11, 16  
 Mémoire, références, 6:15, 23  
 Mandat, 6:6  
 Création, logique, 7:25  
 Membres, avantages, 7:17  
 Renseignements généraux, 6:5-6, 7-8
- Conseil des chargeurs maritimes d'Europe, 6:12**



- Da Sylva, Normand, Director, Health Services, Canadian Medical Association**  
 Bill C-105  
 Discussion, 31:6, 10, 13-8  
 Statement, 31:6-7
- Daily News (Prince Rupert)**  
 Benoit Bouchard, quotation re protection of cruise industry from Bill C-52, reference, 27:18-9  
 Publication, frequency, 27:22
- Dallibard, Jacques, Director General, Heritage Canada**  
 Bill C-205, discussion, 35:41-2, 45
- Dangerous goods**  
 Chlorine, transportation by truck, safety, 17:21
- Davey, Hon. Keith, Senator (York)**  
 Bill C-18  
 Air transport, U.S., deregulation, 22:77-8  
 Airlines  
 Foreign ownership, 22:76-7  
 Market share, 22:84  
 Automobiles  
 Associations, 17:71  
 Imports, 22:89-90  
 Committee, work plan, 14:24  
 Deregulation, concerns, 23:14-6  
 Free trade, effect on Canada, 17:64-5  
 From Ore Company of Canada, 22:44, 46-7, 23:21  
 Motion, 24:11  
 MVMA, position, 17:69  
 National Transportation Agency, 23:35-8  
 Pearson International Airport, 22:79  
 Procedure, 17:42, 71, 85  
 Railways  
 Competitive line rates, 17:32  
 Deregulation, comparison U.S., Canada, 17:31  
 Free trade, effects, possible, 17:52-3  
 Profits, comparison, U.S., Canada, 17:31  
 Regulation, purpose, 17:36-7  
 United States  
 Competitive access, lack of, 17:30  
 Deregulation, 17:30  
 Safety, 18:47  
 Transport 2000, 22:55-7, 60-1  
 U.S., effect on bankruptcy rate, 22:35-7  
 Regulatory reform or deregulation, 15:48  
 Safety, 18:47  
 Transport 2000, 22:55-7, 60-1  
 Truckers, American, 23:18-9
- Conférences maritimes, Loi dérogatoire de 1979**  
 But, 6:6  
 Dispositions, 5:7  
 Peines, 5:17  
 Prorogations, 5:13  
 Réglementation, limite, 6:13-4
- Conférences maritimes, Loi dérogatoire de 1986**  
*Voir aussi*  
 Bill C-21  
 Bill C-18, comparaison, 14:21
- Congrès du Travail du Canada**  
 Bill C-18  
 Chambre des communes, Comité permanent des Transports, audiences publiques, préoccupations, 20:75  
 Mémoire  
 Citation, 20:91  
 Référence, 20:85  
 Opinion  
 Commission royale, besoin, 20:76, 91  
 Opposition, 20:75  
 Préoccupation, 20:76-7  
 Bill C-19  
 Chambre des communes, Comité permanent des Transports, audiences publiques, préoccupations, 20:75  
 Mémoire  
 Citation, 20:91  
 Référence, 20:85  
 Opinion  
 Commission royale, besoin, 20:76, 91  
 Opposition, 20:75  
 Préoccupation, 20:76-7  
 Bill C-105  
 Article 35, position, 32:3-4  
 Nombre des communes, Comité permanent des Transports, mémoire, demande d'interdiction sur toutes formes d'examens de dépistage des drogues et de l'alcool liés à l'emploi, 31:20  
 Recommandations, 32:32  
 Tests de dépistage de la drogue, position, 32:28-32  
 Programmes d'aide aux employés, opinion, 32:37-8, 40  
 Renseignements généraux, 32:27  
 Tests obligatoires de dépistage de la drogue, prise de position, document publié décembre 1986, référence, 32:28
- Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé**  
 Camionneurs, permis, inspection, formalités uniformes, discussions avec ministère des Transports, 23:44  
 Code national de sécurité, participation, 18:9, 10; 23:28  
 Rôle, 17:79
- Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC)**  
 Droits, tarif, hausse, procédure, 1:19-20, 31-2  
 Financement, 1:29  
 Rôle, 1:19, 34  
 Sociétés de télécommunications réglementées par, noms, 1:36
- Conseil des associations nationales d'armateurs d'Europe et du Japon**  
 Code d'auto-réglementation, 6:12  
 Code des pratiques équitables, conseils d'expéditeurs, concept, développement, 5:21

- Consultative Shipping Group**  
Background information, 6:9; 11:5, 6-7  
Bill C-21, views, concerns, 11:5-6
- Consumer and Corporate Affairs Department**  
Bill C-21, influence on, 7:18-9, 22  
Director of Investigative Research, shipping conferences, practices, power to investigate, 5:7, 10
- Consumer Rail Equity Act (U.S.), 17:48**
- Cope, Raymond R., President, Ontario Trucking Association**  
Bill C-19  
Discussion, 18:11-20, 22-3  
Statement, 18:7-11  
Letter to Hon. John Crosbie, quotation, 18:19
- Corbin, Hon. Eymard Georges, Senator (Grand-Sault)**  
Bill C-3, subject-matter, 1:47-8, 51  
Coming into force, 14:15, 27  
Witnesses, 14:15  
Bill C-19  
Coming into force, 14:15, 20, 27  
Provinces, corresponding legislation, 14:19-20  
Witnesses, 14:15  
Bill C-205, 35:18, 24-6, 30, 43, 46-7
- Council of European and Japanese National Shippers' Associations (CENSA)**  
Code of Fair Practices, Shippers' council, concept, development, 5:21  
Self-policing code, 6:12
- Council of Forest Industries of British Columbia (COFI)**  
Background information, 20:41  
Bill C-18, support, views, 20:41-3  
Bill C-52  
Brief, quotation, 26:7  
Dominion Marine Association, position, views regarding, 26:6  
Intercoastal trade, views, 26:5-6  
Waiver system, opposition, 26:7
- Cowan, James S., Stewart, Mackeen & Covert, Legal Counsel for Scotia Investments Ltd.**  
Bill C-18  
Discussion, 18:28  
Opening remarks, 18:24  
Statement, 18:24-7  
Bill C-19  
Discussion, 18:28  
Opening remarks, 18:24  
Statement, 18:24-7  
Discussion, 15:14-23, 25-7  
Statement, 15:8-13  
Bill C-19  
Discussion, 15:14-23, 25-7  
Statement, 15:8-13  
Drug tests to be included in Railway Safety Act, press release, January 19, 1988, 32:28
- Crosbie, Hon. John Carmell, Minister of Transport**  
Bill C-18  
Discussion, 15:14-23, 25-7  
Statement, 15:8-13  
Bill C-19  
Discussion, 15:14-23, 25-7  
Statement, 15:8-13  
Monopole ou oligopole, 6:43  
Numéros, 5:7, 12, 13  
Pouvoir, contraintes, 7:7-8  
Service, concurrence interne, 7:13-4  
Super-conférences, développement, 6:15; 7:27, 30  
Atlantique, Pacifique, différences, 7:34-5
- Compagnies aériennes—Suite**  
Grèves, 1985, 1986, 1987, 21:25  
Insatisfaction, taux  
Comparaison, Canada, E.-U., 22:59  
E.-U., plus élevé, nombre, 19:29  
Marché, surcapacité, causes, 22:82  
People's Express, Texas Air, fusion, employés, destin, 20:78  
Privatisation, compagnies aériennes gouvernementales, autres pays, 15:27  
Productivité, Canada, E.-U., comparaison, 22:85-6  
Profits, rendements, 22:72, 85  
Québecair, conventions, service à la Gaspésie, répercussions, 21:75-6  
Restructuration, Canada, E.-U., comparaison, 19:31  
Taxis  
Accompagnateur d'une personne handicapée, 32:12-3  
Coûts, répartition, transport des passagers, nourriture, 22:81  
Détermination, 22:81  
*Voir aussi*  
Air Atlantic  
Air Canada  
Air Nova  
Société des Transports du Nord Limitée
- Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States**, Jordan, M., William A.  
Citation, 19:42-3; 20:89  
Référence, 19:30-1
- Concurrence, Loi**  
Transport maritime, accords, exemptions, application, 5:8-9  
Poursuites criminelles remplacées par poursuites civiles, 13:8
- Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED)**  
Code d'éthique des transporteurs maritimes, 7:20; 11:6  
Transport maritime, capacité excédentaire, rapport, référence, 11:17
- Conférences maritimes**  
Adhésion, facilité, 6:31-2, 41  
Atlantique Nord  
Mesures distinctes, droit de facto, 12:18  
Restructuration, 7:8  
Volume, taux, 7:8  
Autres pays, règlement, absence, 7:6; 9:12  
Avantages  
Emploi, 7:11  
Expéditeurs, 6:37  
Petits expéditeurs, 7:19  
Revenus, 7:12, 23  
Stabilité, 10:5  
Bill C-21, préoccupations, 5:15-6, 18  
Caractère international, 5:13-4  
Cartel, justification, 5:15; 6:16  
Changements, 6:25-6  
Conseils des expéditeurs, relations, préoccupations, 6:12, 24; 7:21  
Contrats confidentiels, opposition, 15:17  
Définition, 5:17  
Détérioration, commencement, 5:14-5  
Diversité, 6:9  
Histoire, description, 5:7, 14  
Monopole ou oligopole, 6:43  
Numéros, 5:7, 12, 13  
Pouvoir, contraintes, 7:7-8  
Service, concurrence interne, 7:13-4  
Super-conférences, développement, 6:15; 7:27, 30  
Atlantique, Pacifique, différences, 7:34-5

- Coal Association of Canada**  
Background information, 20:56, 73  
Bill C-18  
Amendments, House of Commons, views on, 20:74  
Involvement, 20:58  
Views, support, 20:57-9
- Coalition of Concerned Shippers**  
Background information, 17:76; 21:48  
Bill C-18, views, 21:48  
Bill C-19, views, 21:48  
Bill C-21, support, 12:13  
Economic reform of trucking industry, approaches to provincial governments, 21:49
- Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act**  
*See* Bill C-52
- Coleridge, James, Director of Tourism Development, Tourism Vancouver**  
Bill C-52, statement, 29:38-41  
Arctic, mining interests, 21:62
- Commission of Inquiry, Hinton Train Collision (Folysy Commission)**  
Report  
Findings  
Lack of sleep, 30:18; 32:24  
Operating rules, 30:17-8  
Work scheduling, 30:23-4  
Mandatory medical reporting, recommendation, 31:9
- Commission of Inquiry on Aviation Safety (Dublin commission)**  
Report  
Findings, 20:88  
Quotations, 22:9
- Communications Department**  
Broadcasters, involvement, 1:19  
Radio Act, role, activities, 1:17-8  
Spectrum management, cost recovery, 1:17; 2:8-9
- Communications/Telecommunications**  
Companies, regulation by CRTC, names, 1:36
- Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States**, Jordan, William A.  
Quotation, 19:42-3; 20:89  
Reference, 19:30-1
- Competition Act**  
Criminal test replaced by civil, 13:8  
Shipping agreements, exemptions, application, 5:8-9
- Consolidated Freightways**, 15:36
- Consolidated Shipping Group**, 5:14
- Constitution**  
Meech Lake Agreement, clause 6, national objectives, provincial governments, interpretation, 21:47
- Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada**  
Navires étrangers dans eaux canadiennes, utilisation de marins canadiens, décisions, 29:44
- Commission de révision des lois**  
*Voir* Statuts révisés du Canada, 1985
- Commission d'enquête, collision ferroviaire de Hinton**  
Rapport  
Déclaration médicale obligatoire, recommandation, 31:9  
Résultats  
Horaires de travail, 30:23-4  
Manque de sommeil, 30:18; 32:24  
Règles d'exploitation, 30:17-8
- Commission d'enquête sur la sécurité aérienne (Dublin, commission)**  
Rapport  
Citations, 22:9  
Découvertes, 20:88
- Committee of Inquiry into Shipping (Grande-Bretagne)**, 6:35
- Communauté économique européenne**  
Chargiers navals, taux de subvention, 26:17  
Règlements relatifs au transport maritime, 11:7-8  
Consultation, disposition, 11:8-9, 10
- Communication, ministère**  
Gestion du spectre, récupération des coûts, 1:17-8; 2:8-9  
Loi sur la radio, rôle, activités, 1:17-8  
Radiodiffuseurs, rôle, 1:19
- Communications et télécommunications**  
Sociétés, réglementation par CRTC, noms, 1:36
- Compagnie de la Bate d'Hudson**  
Marchandises, pourcentage acheté au Canada, ailleurs, 7:37
- Compagnie Minière Québec Cartier**  
Chemin de fer, application du Bill C-18, manque, 22:40
- Compagnies aériennes**  
Agents de bord, fonctions, 22:82-3  
Air Bras d'Or, 19:36, 37, 45; 21:70  
Continental Airlines, taux d'insatisfaction, 19:29  
Costs, structure, réduction, moyens, 22:72  
CP Air, PWA, fusion, répercussions sur emplois, 20:80  
Delta Airlines  
Bureau canadien de la sécurité aérienne, enquête, 22:11-2  
Incidents, explication, 19:25; 22:21  
Services au Canada, 19:24  
Eastern Airlines, sécurité, infractions, amendes, 20:90  
Etats-Unis  
Déréglementation, répercussions  
Concentration, 21:10  
Entretiens, appareils, 21:  
Sécurité, 21:11  
Tarifs, 21:11-2  
Travailleurs, syndicats, 20:81  
Travailleurs, déplacement, 1978-1983, ministère du Travail, enquête, 20:78  
Fusions et acquisitions, 21:71



- Champion Forest Products of Alberta Limited**  
Background information, 20:10  
Markets, U.S., location, 20:13  
Modernization, expansion, project, 20:10-2  
Reasons, 20:18  
Transportation costs, importance, problems, 20:11-2
- Chow, Garland, Professor, University of British Columbia**  
Trucking industry, deregulation, safety, linkage, study, reference, 18:16-7
- Chrysler Canada Ltd.**  
Competition among divisions, illustration, 17:66  
Magic Wagons, daily production, 17:66  
Percentage sent to U.S., 17:66  
Shipment of vehicles to and from Canada, 17:70
- Churcher, Colin, Director General, Railway Safety, Department of Transport**  
Bill C-105, discussion, 30:12-25; 32:44-9, 51-5; 33:10-3, 15-7, 19-23, 25-35; 37-9, 40-1
- Citizenship**  
Charter of Rights, section 15, view of Department of Justice, 24:47  
Permanent resident, definition, 24:35-6
- Clarke, J. Y., President, Canadian Maritime Industries Association**  
Bill C-52  
Discussion, 26:14-9  
Statement, 26:9-14
- Coal**  
British Columbia, rate of return, 1986, 20:62  
Capital investment, 1980-85, 20:56  
Export sales, total, 20:56  
Haul distance, average, comparison, Australia, 20:73  
Industry  
Bill C-18, effect on employment, 20:66, 68  
Nature, 20:56  
Railroads, relationship, 20:58  
Metallurgical, thermal  
Markets, 20:73  
Production, 20:72  
Price, 20:70, 72  
World markets, increase, 1980-85, 20:56  
Productivity, increase, 20:56  
Ratio of rail freight to price, increase, 20:62  
Shipment by rail  
Charges, percentage of price, 20:57  
Freight bill, total, 1986, 20:58  
Rail-tonne miles, 1986, 20:57  
Tonnes, 1986, 20:57  
Transportation costs, government policy, Australia, South Africa, Western Canadian, transportation to Ontario, route, 27:12  
World-wide  
Canada, competitive position, factors, 20:65  
Competitive conditions, changes, 20:60  
Recession, effect on prices, 20:56
- Colletidge, M. James, directeur du développement touristique, Tourism Vancouver**  
Bill C-52, exposé, 29:38-41
- Collision ferroviaire Hinton**  
*Voir*  
Commission d'enquête, collision ferroviaire de Hinton
- Colombie-Britannique**  
Camionnage, industrie  
Déréglementation, répercussion sur taux, 15:30  
Motor Carrier Commission, règles d'entrée, assouplissement, Véhicules, normes d'inspection, renforcement, répercussions, 22:25
- Cominco**  
Arctique, mines, intérêts, 21:62
- Commerce**  
Exportations  
Importance, 6:12  
Pourcentage par bateau, 6:6  
Produits transportés par conférences maritimes, 6:13
- Commission canadienne des transports**  
Bill C-21, participation, 5:10, 12  
Comité des transports par chemin de fer, démolition de la gare de l'ouest de Toronto, décision, 35:38  
Commerce intercoûtier, système d'exemption, participation, 26:8; 27:7  
Membres, personnel et président, relations, participation dans prises de décisions, 22:53  
Transports, consommateurs, différends, fonction, 22:59
- Code national de sécurité**  
*Voir*  
Camionnage—Canada—Déréglementation
- Coalition of Concerned Shippers**  
Bill C-18, appui, 21:48  
Bill C-19, appui, 21:48  
Bill C-21, appui, 12:13  
Camionnage, réforme économique, incitations aux gouvernements provinciaux, 21:49  
Renseignements généraux, 21:48
- Clarke, M. J. Y., président, Association canadienne des industries maritimes**  
Discussion, 26:14-9  
Exposé, 26:9-14
- Citoyenneté**  
Charte des droits, article 15, ministère de la Justice, opinion, 24:47  
Résident permanent, définition, 24:35-6
- des Transports**  
Bill C-105, discussion, 30:12-25; 32:44-8, 49, 51-5; 33:10-3, 15-7, 19-23, 25-35; 37-9, 40-1
- Churcher, M. Colin, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports**  
Bill C-105, discussion, 30:12-25; 32:44-8, 49, 51-5; 33:10-3, 15-7, 19-23, 25-35; 37-9, 40-1

**Canadian Retail Shippers' Association—Cont'd**  
 Carriers, tender process, 7:39  
 Consolidation facilities  
 Employment, 21:43  
 Expenditures, 21:43  
 Intra-provincial trucking legislation, involvement with Ontario gov-  
 ernment, 21:50  
 Members, domestic transportation, annual expenditures, 21:43  
 Program, offshore, 7:26  
 Shipping conferences, relations, 7:26-7, 35, 40

**Canadian Shippers' Council**  
 Background information, 6:5-6, 7-8  
 Bill C-21  
 Brief, quotes, 6:15, 23  
 Conference interests, comments, disagreements, 6:10-11  
 Provisions, endorsed, not endorsed, 6:8-9  
 Support, 5:15; 6:6, 7  
 Survey of shippers, 1986, results, 6:11, 16  
 Formation, reason, 7:25  
 Mandate, 6:6  
 Membership, advantages, 6:17  
 Role, scope, 7:20

**Canadian Transport Commission**  
 Bill C-21, involvement, 5:10, 12  
 Intercoastal shipping, waiver system, involvement, 26:8; 27:7  
 Members, staff and chairman, relationship, involvement in decision  
 making, 22:53  
 Railway Transport Committee, demolition of West Toronto railway  
 station, decision, 35:38  
 Transportation, consumer disputes, function, 22:59

**Canadian Trucking Association**  
 Bill C-19  
 Amendment proposed, 22:26-7  
 Views, 22:22-7  
 Membership, 18:15-6

**Canadian Union of Public Employees**  
 Airline Division  
 Background information, 21:22  
 Bill C-18  
 Brief  
 Quotation, 21:28  
 References, 21:25  
 Views, opposition, 21:23-7  
 Bill C-19, views, 21:23-4

**Carney, Hon. Patricia, President of the Treasury Board**  
 Statement *re* application of Bill C-52, 29:17

**Carter, Frank H., General Solicitor, Wabush Mines/Pickands  
 Mather Co.**  
 Bill C-18  
 Discussion, 22:65, 67, 68-9  
 Statement, 22:62

**Cash, Stephen L., Logistics Manager, Sulpher Products, Canadian  
 Industries Limited**  
 Bill C-18, discussion, 17:11-12, 14, 16-7, 18, 19, 20  
 Biographical note, 17:8

**Chamber of Shipping of British Columbia**  
 Background information, 29:7-8  
 Bill C-52, amendments proposed, 29:10-11, 24-5

**Chrysler Canada Ltée**  
 Concurrence entre divisions, illustration, 17:66  
 Expédition de véhicules, importation, exportation, 17:70  
 Magic Wagons, production quotidienne, 17:66  
 Pourcentage destiné aux E.-U., 17:66

**Chow, M. Garland, professeur, Université de Colombie-Britannique**  
 Camionnage, industrie, dérèglementation, sécurité, lien, étude, réfè-  
 rence, 18:16-7

**Chemins de fer, Loi modifiant la loi**

*Voir*  
 Bill C-3, teneur

**Chemins de fer, Loi**  
 Article 119, 34:10-11, 12; 35:9  
 CRTC, hausses de tarif, procédure, 1:31  
 Ponts, construction, processus réglementaire, difficultés, 31:30-1  
 Tarif, réglementation, formule d'établissement des coûts, 22:66  
 VIA Rail, services voyageurs, dispositions, 16:42

**Chemins de fer, Loi**  
 Fonctions, 21:31  
 Heures de travail, 30:13  
 Remplacement par aiguilleurs, 21:37, 41

**Chemins de fer, Loi**  
 Wagonniers  
 Détermination, 20:20  
 Compétition, absence, 16:41  
 CN, CP, obligations, 16:42  
 Voyagers, service  
 ment, 17:59  
 Véhicules automobiles, transport par wagon, système, développe-  
 ment, 17:59  
 Tarifs, structure, historique, 20:39  
 Sécurité, registre, CN, CP, 19:38; 30:16  
 Procédures, changements, 30:16  
 Inspections visuelles, matériel de haute technologie, 30:15  
 Procédures, pouvoirs, 30:13-4  
 Compétence, 30:15  
 Inspecteurs de sécurité  
 Sécurité  
 Importation, 18:74  
 Employés, examens médicaux, fréquence, 31:29  
 Russe

**Chemins de fer—Suite**  
 Gares, patrimoniales—Suite  
 Conservation, situation—Suite  
 Regina, Sask., 35:21  
 St. Croix, N.-B., 35:39  
 St. Mary's, Ont., 35:33  
 Démolition  
 Drumheller, Alta., 34:11-2  
 Toronto-ouest, démolition, 35:37, 44  
 Encore utilisées, nombre, 35:42  
 Manitoba, définition, recherche, 35:26, 27  
 Protection, absence, loi actuelle, 34:11  
 Grosses compagnies, services de l'hygiène et de la sécurité, 31:13-4  
 Lignes américaines, avantages, 21:39  
 Obligations, 17:35  
 Politique, mandataires fédéraux, rôle, 18:71  
 Prix de base, augmentation trimestrielle, 20:63  
 Règle «C», explication, 30:22; 32:44, 53-4  
 Réseau céréalier, 18:53  
 Roues, inspection, 21:39-40  
 Russe  
 Employés, examens médicaux, fréquence, 31:29  
 Sécurité  
 Importation, 18:74  
 Inspecteurs de sécurité  
 Compétence, 30:15  
 Procédures, pouvoirs, 30:13-4  
 Inspections visuelles, matériel de haute technologie, 30:15  
 Procédures, changements, 30:16  
 Sécurité, registre, CN, CP, 19:38; 30:16  
 Tarifs, structure, historique, 20:39  
 Véhicules automobiles, transport par wagon, système, développe-  
 ment, 17:59  
 Voyagers, service  
 CN, CP, obligations, 16:42  
 Compétition, absence, 16:41  
 Détermination, 20:20  
 Wagonniers  
 Fonctions, 21:31  
 Heures de travail, 30:13  
 Remplacement par aiguilleurs, 21:37, 41

- Chemins de fer—Suite**  
Drogues et alcool, abus, programmes d'aide aux employés—*Suite*  
*Voir aussi*  
Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire  
Embranchements/lignes, abandon  
Justification, 21:57  
Provinces maritimes, 18:48-9  
Québec, 18:52-3  
Répercussions sur tarifs, absence, 20:70-1  
Emplois, diminution, 20:21, 54, 82; 22:88  
Employés (affectés aux opérations)  
Examens médicaux, exigences, 32:17, 44-5, 55; 33:11-2  
Feuille de route, 32:53  
Heures de travail, années de guerre, 30:18  
Horaires de travail, besoin d'amélioration, étude, 30:24  
Périodes de repos, règlement, difficultés, 30:18-9; 32:24-6, 54  
Qualifications, exigences, 30:13  
Ententes de manœuvres interrégionales, tarifs, Canada, E.-U., 17:51  
Etats-Unis  
Avantages concurrentiels, 17:36  
Contrat confidentiel  
Avantages, exemple, 21:53-4  
Introduction, 16:35  
Déréglementation  
Concentration, 21:11  
Coûts, moyens de réduction, 17:67  
Emploi, rémunération, répercussions, 16:7  
Répercussions sur chemins de fer canadiens, exemples, 17:61  
Sécurité, répercussions, 20:54  
Développement, marché, comparaison, Canada, 18:74  
Opérations canadiennes avec expéditeurs capifs, 17:82  
Petites lignes privées, 20:70  
Points de passage, fermeture, 17:52  
Expéditeurs  
Capifs  
Attitude des chemins de fer envers, 20:33  
Exemples, 17:84-5; 18:34-5  
Explication, 18:61-2; 20:13  
Nombre, 18:60  
Disparités régionales, 18:61  
Transport ferroviaire, concurrence, avantages, 20:38  
Contrats confidentiels  
Appui, 15:62; 16:46  
Importance, 20:14-5  
Pratiques injustes, recours, Bill C-18, 16:47-9  
Petits expéditeurs  
Bill C-18, avantages, 21:56  
Illustrations, 21:55  
Produits de base en vrac, Bill C-18, appui, 15:62  
Frais d'exploitation, comparaison E.-U., 17:17, 28  
Gares, patrimoniales  
Acquisition par collectivités, frais connexes, problèmes, 35:20  
Bill C-205, désignation, critères, établissement, 35:25  
Cession, procédures actuelles, 34:10-1, 12; 35:9  
Chiffres, 34:11  
Conservation, situation  
Acron Vale, QC, 35:33  
Antigonish, N.-E., 35:15-6, 34  
Beiseker, Alta, 34:7, 8-9, 14  
Clareholm, Alta, 34:13  
Halifax, N.-E., 35:33  
London, Ont., 35:21  
McAdam, N.-B., 35:24-5, 26  
Okotoks, Alta, 34:7, 13-4  
Orangedale, N.-E., 35:16, 27, 34  
Québec, QC, 35:33
- Canadian Medical Association**  
Aéronautics Act  
Section 5.5, involvement, 31:7, 8; 33:36, 38, 40  
Automobile drivers, guide for fitness, involvement, 31:15, 16  
Bill C-105  
Amendments proposed, 31:11-2  
Clause 35, recommendation, 31:7  
Concern, physician-patient relationship, 31:14-5  
Co-operation, position, 33:36  
Employees, incapacitated, income protection, views, 31:12  
Letter to Hon. Benoit Bouchard, dated June 15, 1988, quotation, 32:18, 41  
Drug testing in the workplace, position, development, 31:17  
Mandatory medical reporting, position, 31:7-8  
Medical reporting relative to aviation safety conditions, guide to physicians, preparation, 31:8  
Railway safety, aviation safety, differences, views, 31:8-9
- Canadian Merchant Service Guild**  
Background information, 29:41-2  
Bill C-52  
Concerns, 29:42-4  
Support, with exceptions, 29:42  
Canada Immigration and Employment Commission, proposal to regarding employment of Canadians on foreign ships, 29:44
- Canadian Pacific Limited**  
Bache Securities, report, quotations, 17:80-1  
Canadian Pulp and Paper Association (CPPA)  
Background information, 12:17; 20:7, 17, 24  
Bill C-18  
Involvement, 20:16  
Rail transportation provisions, support, 20:7, 9  
Brief, references, 20:9, 10  
Canadian North Atlantic Conference, relations with, 12:17  
(CRTC)  
Funding, 1:29  
Rate determination, procedures, 1:19-20, 31-2  
Role, 1:19, 34  
Telecommunications companies subject to regulation by, names, 1:36
- Canadian Railway Labour Association**  
Drug testing, support for, 31:25, 26
- Canadian Retail Shippers' Association**  
Background information, 7:25-7, 38-9; 21:43  
Bill C-18  
Involvement, 21:43  
Support, 21:43  
Views, 21:44  
Bill C-19  
Involvement, 21:43  
OTA, submission, criticisms, 21:45  
Support, 21:43  
Views, 21:44-6  
Brief, quotations, 8:13  
Consultation by Transport Canada, 7:25  
Provisions, comments, 7:27-8  
Recommendation, confidential contracts, 7:28  
Support, 7:27, 33



- Carney, honorable Patricia, président, Conseil du Trésor**  
Exposé concernant l'application de Bill C-52, 29:17
- Carter, M. Frank H., avocat général, Wabush Mines/Pickands Mather Co.**  
Bill C-18  
Discussion, 22:65, 67, 68-9  
Exposé, 22:62
- Cash, M. Stephen L., gérant, stratégies, produits du soufre, Canadian Industries Limited**  
Bill C-18  
Discussion, 17:1-2, 14, 16-7, 18, 19, 20  
Note biographique, 17:8
- Chamber of Shipping of British Columbia**  
Bill C-52, amendements proposés, 29:10-1, 24-5  
Renseignements généraux, 29:7-8
- Chambre des communes**  
Comité permanent des Transports, cinquième rapport sur la consommation abusive de drogue et d'alcool dans l'industrie ferroviaire, conclusion, 31:36  
Personnes nommées, examen par comité permanent, 23:36  
Règlements de la Chambre, nouveaux, effets, 13:12
- Champion Forest Products of Alberta Limited**  
Coûts de transport, importance, problèmes, 20:11  
Marché, E.-U., situation, 20:13  
Modernisation et expansion, projet, 20:10-2  
Raisons, 20:18  
Renseignements généraux, 20:10
- Chemins de fer**  
Accidents  
Aux passagers à niveau, 30:24-5  
Conrail, collision avec Amtrak, Chase, Maryland, janvier 1987, entrevue avec mécanicien Ricky Gates, 31:22  
Wagons américains, implication, 30:17  
Allemagne de l'Ouest, France, situation, 18:74  
Australie, années 1960 et 1970, investissement, amélioration, 18:74  
Bill C-18  
Préoccupations, 14:19  
Revenus, pertes  
Projets, 17:60, 82-3, 85  
Etudes, 21:57  
Réaction possible, 20:45-7  
Bill C-105  
Fraternité des ingénieurs de locomotives, consultations sur réglementation, 32:26-7  
CN, CP, similitude, 17:54  
Code uniforme des règles d'exploitation, changements, application, 30:17  
Directeurs de compagnies, examens selon les règles, exigence, 33:16  
Comparaison, Canada, E.-U., 17:55; 20:10  
Contrats confidentiels, désir de permission de signer, 14:17, 21:16;35, 46  
Décclin, responsabilité, 18:71  
Drogues et alcool, abus, programmes d'aide aux employés  
Bill C-105, effet, 30:23  
Efficacité, 32:23  
Employeur/employé, programmes conjoints, 32:37-8
- Canadian Industries Limited (CIL)**  
Background information, 17:8, 9, 11, 17, 18, 19  
Bill C-18  
Brief, quotation, 17:48  
Consultation process, involvement, 17:8  
Position, 17:8, 9-10  
Bill C-19  
Consultation process, involvement, 17:8  
Position, 17:8, 9-10
- Canadian Labour Congress**  
Background information, 32:27  
Bill C-18  
Brief  
Quotation, 20:91  
Reference, 20:85  
House of Commons, Standing Committee on Transport, public hearings, concerns, 20:75  
Views  
Concerns, 20:76-7  
Disagreements, 20:75  
Royal commission, need for, 20:76, 91  
Bill C-19  
Brief  
Quotation, 20:91  
Reference, 20:85  
House of Commons, Standing Committee on Transport, public hearings, concerns, 20:75  
Views  
Concerns, 20:76-7  
Disagreements, 20:75  
Royal commission, need for, 20:76, 91  
Bill C-19  
Brief  
Quotation, 20:91  
Reference, 20:85  
House of Commons, Standing Committee on Transport, public hearings, concerns, 20:75  
Views  
Concerns, 20:76-7  
Disagreements, 20:75  
Royal commission, need for, 20:76, 91  
Bill C-105  
Disagreements, 20:75  
Royal commission, need for, 20:76, 91  
Clause 35, position, 32:33-4  
Drug testing, position, 32:28-32  
House of Commons, Standing Committee on Transport, submission, request for prohibition on all forms of employment-related drug and alcohol testing, 31:20  
Recommendations, 32:32  
Employee assistance programs, views, 32:37-8, 40  
Mandatory drug testing, position paper released December, 1986, reference, 32:28
- Canadian Manufacturers' Association (CMA)**  
Bill C-18  
Background information, 9:5, 7, 18:60  
Air transportation, position, lack, 18:68-9  
House of Commons, Standing Committee on Transport  
Amendments, views, 18:60  
Brief, reference, 18:60  
Support, 18:60  
Bill C-21, position, 9:5-7  
Proposed amendment, 9:7  
Free trade negotiations, support for, 18:63
- Canadian Maritime Industries Association**  
Background information, 26:9-10  
Bill C-52, recommendations  
"Canadian ship", definition, 26:12  
Refit and repair, 26:12-3  
Free Trade Agreement, benefit to shipyards, views, 26:15, 17  
Shipbuilding industry, government policy, views, 26:15, 17



**Camionnage—Suite**  
 Industrie—Suite  
 Canada—Suite  
 Déréglementation—Suite  
 Code national de sécurité—Suite  
 Points critiques, 22:24-5  
 Programme de financement, 15:48; 18:16, 18; 22:24; 23:14, 33; 24:17  
 Programmes maintenant en place, 23:9, 10  
 Provinces, négociations avec, 23:14  
 Sections importatrices qui restent, application, 23:10  
 Uniformité, 19:19  
 Entente de principe fédérale-provinciale, 22:29  
 Entreprises, augmentation, 1975-1985, 22:23  
 Exportations, importations, E.-U., pourcentage transporté par camion, 22:22  
 Libre-échange, préoccupations, 22:30, 37  
 Par location, pourcentage des recettes gagnées, 15:55  
 Primes d'assurance, importance, coûts, 15:33  
 Provinces, organismes de réglementation, jugements, dispositions légales, 23:24  
 Réglementation, compétence, 15:38, 47-8, 55; 19:9-10; 23:23, 27-9  
 Réglementation économique, sécurité, lien, difficultés, 18:9; 24:20  
 Répétitions  
 Chemins de fer, 22:23  
 Coils bleus, 15:34  
 Colombie-Britannique, taux, 15:30  
 Consommateurs, 15:34-5  
 Emplois, création, 15:34  
 Expéditeurs, tarifs, 15:34  
 Petits, 15:29, 31  
 Faillites, 18:15  
 Nombre, augmentation, 19:12  
 Parcs privés, 22:23  
 Routes interprovinciales, accès facile, 18:8  
 Secteurs, 22:35  
 Sécurité, problèmes, 22:25  
 Solutions, 19:7-8  
 Statistiques Canada, enquête sur le camionnage, 1985, 22:22  
 Taux des accidents  
 Causes, 15:45, 50  
 Facteurs, 15:24-5, 32  
 Statistiques, disponibilité, 15:24, 44  
 Transport loué, augmentation, 22:26  
 Transporteurs  
 Américains, permis d'exploitation au Canada, 22:23  
 Canadiens, permis d'exploitation aux E.-U., 22:23  
 Transporteurs américains qui attendent permis de fonctionnement au Canada, estimation, 18:17, 22-3  
 Transporteurs américains, services aux Canada  
 Avantages, 18:13, 65-6  
 Règlements de l'immigration, application, 18:23  
 Transporteurs canadiens  
 Accès aux états américains, difficultés, 18:8  
 Accès aux E.-U., 23:18  
 Commerce est-ouest, propriété, 23:18  
 Commerce nord-sud, parti, augmentation, 23:18  
 Transports, entreprise, nombre, 18:22  
 Etats-Unis  
 Camionneurs, carnet de route, obligation, problèmes, 22:33  
 Code de sécurité, absence, préoccupations, 19:18  
 Déréglementation  
 Application, niveau des états, 22:37  
 Répétitions  
 Assurance, industrie, 22:34, 38, 39

**California (United States)**  
 Trucking industry  
 Deregulation, safety, problems, 18:10  
 Reregulation, 15:29, 31-2, 50; 18:15  
**Cameron, Christina, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service, Department of the Environment**  
 Bill C-205, discussion, 34:9-11; 35:25-30, 35-6, 45  
**Canada Immigration and Employment Commission, 29:44**  
 Foreign ships in Canadian waters, use of Canadian workers, rulings, 29:44  
**Canada Shipping Act**  
 Canadian flagged vessels, round voyages in Canadian waters, exemption, 29:12  
 Measuring systems, metric, imperial, use of, 3:5-10  
 Modification, position of U.S. witnesses, 14:22  
 Round-voyage cruises, treatment as international voyages, 29:9  
**Canada Steamship Lines**  
 Self-unloading vessels, construction in South America, 28:10  
**Canada-United States Free Trade Agreement**  
 Coastal shipping, effect on  
 Bulk carriers, numbers, 27:10  
 Shipping companies, 27:9  
 Quantitative restriction reference, use to limit importation of U.S. vessels, 27:9, 12  
**Canadian Automobile Association**  
 Bill C-19, position, lack of, 15:46  
**Canadian Aviation Safety Board (CASB)**  
 Bill C-18  
 Comments, 22:8  
 House of Commons, Standing Committee on Transport, appearance, 22:8  
 Creation, function, 20:88; 22:7, 8  
 Underlying principles, 22:9  
 Delta, Continental, airlines, incident July 8, 1987, investigation, 19:25; 22:11-2, 21  
 Emergency return for landing, regulations, procedures, 22:14  
 Investigations, jurisdiction, 22:20  
 Multimodal transportation accident investigation board, proposed, views, 22:9  
 National Transportation Safety Board (U.S.), relations, 22:8  
 Studies  
 Collisions at or near ground, risks, 22:15  
 Fatigue, 22:12  
 Safety Programs Branch, 22:20  
**Canadian Bar Association**  
 Ontario Branch, mandatory drug testing, constitutionality, study, position, 32:31  
**Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers**  
 Background information, 21:7  
 Bill C-18  
 Deregulation, concerns, 21:10-3, 20  
 Opposition, 21:7  
 Bill C-19  
 Deregulation, concerns, 21:10-3, 20  
 Opposition, 21:7



- CN Rail—Cont'd**  
 Repair shops, closure  
 Moncton, 21:40  
 Quebec, 20:83, 84; 21:40  
 Safety, investments in, 31:20  
 Services, obligations, 17:46  
 Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Rail-  
 way Industry, participation, 31:20-1  
 Workforce, reduction, 5 year plan, 20:82-3  
*See also*  
 CP Rail  
 Railways
- CP Rail**  
 Ability to compete in U.S., example, 18:38-9  
 After-tax return on capital, 17:30  
 Alberta Gas Chemicals Ltd., submission to House of Commons,  
 Standing Committee on Transport, reaction to, 18:39  
 Bill C-18  
 Brief, quotation, 21:39  
 Critics  
 Competitive line rates, 17:27, 29, 37, 40  
 Reviews, 17:27-8  
 Effect on jobs, 17:42  
 House of Commons, Standing Committee on Transport, submis-  
 sion, reference, 18:36  
 Bill C-105  
 Amendments proposed, 31:35, 36  
 Views, 31:33-6  
 Bill C-205  
 Amendments suggested, 35:1-2  
 Concerns, 35:9, 10-1, 17  
 Position, 35:7, 10  
 Branch lines, abandonment, plans, 18:48; 20:83  
 Collection, artifacts, archives, 35:8  
 Employees, medical examinations, requirement, frequency, 31:37  
 Employees, number, 35:17  
 Free trade talks, involvement, 17:42  
 Historical background, 35:7-8  
 Medicine Hat, Alberta, monopoly position, 18:34  
 Profitability, comparison U.S. railroads, 17:31  
 Revenue, reduction, 17:29  
 Stations  
 Heritage, position, 35:8  
 Renovations  
 Montreal, 35:8  
 Vancouver, 35:9  
 West Toronto, demolition, 35:44  
*See also*  
 CN Rail  
 Railways
- CSX (Railway)**  
 Employee assistance program, 32:20-2
- Cahill, Raymond, Past President, Transport 2000**  
 Bill C-18  
 Discussion, 22:53-7, 61  
 Statement, 22:48-53  
 Bill C-19  
 Discussion, 22:48-53  
 Statement, 22:53-7, 61
- Californie (États-Unis)**  
 Camionnage  
 Industrie  
 Australie, déréglementation, répercussions, 22:36  
 Canada  
 Bill C-19, inversion du fardeau de la preuve, camionneurs, opti-  
 mion, 22:30  
 Camionneurs, heures de travail, 18:11  
 Charge utile, comparaison, Canada, E.-U., 18:67  
 Chaudfroids-proprétaires, pressions, problèmes, 18:11  
 Coefficient d'endettement moyen, 22:36  
 Comparaison, E.-U., 15:48-9  
 Coûts des affaires, comparaison, E.-U., 18:8  
 Déréglementation  
 Code national de sécurité  
 Application, 19:19  
 Association canadienne du camionnage, opinion, 22:24-7  
 Bill C-19, importance, 23:9, 14  
 But, 15:45; 19:8; 23:10  
 Camionneurs américains, application, difficultés, 22:31  
 Consultations avec industrie, 23:10  
 Entrée en vigueur, 19:9  
 Mise en oeuvre  
 Délai, 18:8-9; 19-20; 19:12-3; 20:87; 22:25  
 Entente fédérale-provinciale, 14:14; 23:9  
 Gouvernements, fédéral, provinciaux, opinions, 22:54  
 Normes, provinces  
 Application, état actuel, 22:27-8  
 Dates d'adoption, 19:11
- Camionnage**  
 Bill C-205, discussion, 34:9-11; 35:25-30, 35-6, 45  
 ministère de l'Environnement  
 parcs et lieux historiques nationaux, Service canadien des parcs,  
 Cameron, Mme Christina, directrice générale, Direction générale des  
 Rétailissement de la réglementation, 15:29, 31-2, 50; 18:15  
 Déréglementation, sécurité, problèmes, 18:10  
 Camionnage
- Cahill, Mme Raymond, ancienne présidente, Transport 2000**  
 Bill C-18  
 Discussion, 22:53-7, 61  
 Exposé, 22:48-53  
 Bill C-19  
 Exposé, 22:48-53  
 Discussion, 22:53-7, 61  
 Exposé, 22:48-53  
 Discussion, 22:53-7, 61
- Cabotage et les activités commerciales maritimes, Loi**  
 Voir  
 Bill C-52
- CSX (Chemin de fer)**  
 Programme d'aide aux employés, 32:20-2
- Chemin de fer**  
 CN Rail  
 Voir aussi  
 Trafic transfrontalier, transport de céréales, pourcentages, 17:39  
 Recettes après impôt, 17:30  
 Recettes, diminution, 17:29  
 Profits, comparaison compagnies ferroviaires américaines, 17:31  
 Médecine Hat, Alberta, position monopolistique, 18:34  
 Libre-échange, discussions, participation, 17:42  
 Historique, 35:7-8  
 CP Rail—Suite

- CIL**  
See Canadian Industries Limited
- CITL**  
See Canadian Industrial Transportation League
- CMA**  
See Canadian Manufacturing Association
- COFI**  
See Council of Forest Industries of British Columbia
- CPPA**  
See Canadian Pulp and Paper Association
- CRTC**  
See Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
- CN Rail**  
Bill C-18  
Captivity, definition, concern, 17:51  
Concerns, 17:44-5  
Effect on jobs, 17:55  
House of Commons, Standing Committee on Transport  
Appearance, 17:44  
Recommendation, 17:48  
Income loss, 17:46-7  
Travaccon study, 17:62  
Involvement, 17:43  
Position, 17:43-4  
Bill C-105  
Brief, quotation, 31:30  
Concerns  
Drug and alcohol testing, 31:20-3  
Grade separations, 31:23-4  
Railway safety inspectors, 31:20  
House of Commons, Standing Committee on Transport, appearance, 31:19, 21  
Bill C-205  
Amendments proposed, 35:23-4, 29  
Concerns, 35:22-3, 29  
Branch lines, abandonment, plans, 18:48-9, 54-6; 20:83  
Competitive line rates, implications, 17:46-7  
Drug testing  
Pre-employment, results, 31:20  
Views, 31:21, 25  
Employee assistance program, 31:23  
Freight rates, January 1983 to January 1987, increase, comparison  
U.S. railways, 20:11  
Marketplace situation, comparison, CP Rail, 17:45  
Medical testing program, 31:28-9, 32  
"Monopoly", 17:52  
Motto, 17:53  
Newfoundland  
Services to, 17:48-9, 54  
Changes proposed, 17:49  
Privatization, effects on service, 17:53  
Railway mileage in Canada, percent of total, 17:47
- CP Rail**  
Alberta Gas Chemicals Ltd., mémoire à la Chambre des communes, Comité permanent des Transports, réponse, 18:39  
Bill C-18  
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, exposé, référence, 18:36  
Critiques  
Etudes, 17:27-8  
Prix de ligne concurrentiels, 17:27, 29, 37  
Effets sur emplois, 17:42  
Mémoire, citation, 21:39  
Bill C-105  
Amendements proposés, 31:35, 36  
Opinion, 31:33-6  
Bill C-205  
Amendements proposés, 35:11-2  
Position, 35:7, 10  
Préoccupations, 35:9, 10-1, 17  
Capacité à faire concurrence aux E.-U., exemple, 18:38-9  
Collections, objets anciens, archives, 35:8  
Embranchements, abandon, intention, 18:48; 20:83  
Employés, nombre, 35:17  
Employés, visites médicales, obligation, fréquence, 31:37  
Gares  
Patrimoniales, position, 35:8  
Rénovations  
Montréal, 35:8  
Vancouver, 35:9  
Toronto-ouest, démolition, 35:44
- CN Rail—Suite**  
Bill C-105  
Chambre de communes, Comité permanent des Transports, commission, 31:19, 21  
Mémoire, citation, 31:30  
Préoccupations  
Examens de dépistage de drogues et d'alcool, 31:20-3  
Inspecteurs de la sécurité ferroviaire, 31:20  
Sauts-de-mouton, 31:23-4  
Bill C-205  
Amendements proposés, 35:23-4, 29  
Devise, 17:53  
Embranchements, abandon, prévisions, 18:48-9, 54-6; 20:83  
Examens de dépistage des drogues  
Avant l'embauche, résultats, 31:20  
Opinion, 31:21, 25  
Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire, participation, 31:21  
\*Monopole\*, 17:52  
Parcours ferroviaire du Canada, pourcentage, 17:47  
Personnel, réduction, plan quinquennal, 20:82-3  
Privatisation, service, répercussions, 17:53  
Prix de ligne concurrentiels, implications, 17:46-7  
Programme d'aide aux employés, 31:23  
Programme médical, 31:28-9, 32  
Sécurité, investissements, 31:20  
Service à Terre-Neuve, 17:48-9, 54  
Services, obligations, 17:46  
Situation commerciale, comparaison CP Rail, 17:45  
Tarif, janvier 1983 à janvier 1987, augmentation, comparaison chemins de fer E.-U., 20:11  
Voir aussi  
CP Rail  
Chemins de fer

- British Columbia**  
Trucking industry  
Deregulation, effect on rates, 15:30  
Highway safety inspection standards, upgrading, effect, 22:25  
Motor Carrier Commission, rules of entry, relaxation, 15:30
- British Shippers' Council**  
Shipping conferences, concerns, paper, reference, 6:12
- Brogan, Michael, Manager of Purchasing and Transportation, Chrysler Canada Ltd., Motor Vehicle Manufacturers' Association**  
Bill C-18, discussion, 17:60-4, 66-7, 70  
Bill C-19, discussion, 17:60-4, 66-7, 70
- Brotherhood of Locomotive Engineers**  
Background information, 32:16  
Bill C-105  
Canadian Medical Association, position on medical information, agreement, 32:16  
CN, CP, consultation on regulations, 32:26-7  
Concerns, 32:16  
Drug and alcohol testing, position, 32:18-9, 20  
Licensing, views, 32:27
- Brotherhood of Railway Carmen of Canada**  
Background information, 21:31-2  
Bill C-18  
Briefs, reference, 21:32  
Views, 21:32-5  
Bill C-19  
Briefs, reference, 21:32  
Views, 21:32-5  
Memberships, reduction, 20:83; 21:37  
"Rail Inspection Safety Keep", national campaign, 21:32
- Brown, Jim, Managing Director, Canadian Fertilizer Institute**  
Bill C-18, discussion, 20:29-32  
Bill C-19, discussion, 20:29-32
- Buller, J., Chairman, National Transportation Committee, Canadian Manufacturers' Association**  
Bill C-18  
Discussion, 18:66-9  
Statement, 18:59-61  
Bill C-19  
Discussion, 18:66-9  
Statement, 18:59-61  
Burlington Northern, 17:28; 18:34
- CASB**  
*See*  
Canadian Aviation Safety Board
- CCPA**  
*See*  
Canadian Chemical Producers' Association
- CENSA**  
*See*  
Council of European and Japanese Shipowners' Association
- CN Rail**  
Ateliers de réparation, Québec, fermeture, 20:83, 84  
Bill C-18  
Captivité, définition, préoccupation, 17:51  
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, Participation, 17:44  
Recommandation, 17:48  
Emplois, effet, 17:55  
Participation, 17:43  
Position, 17:43-4  
Préoccupations, 17:44-5  
Revenu, pertes, 17:46-7  
Etude Travacon, 17:62
- COFI**  
*Voir*  
Council of Forest Industries of British Columbia
- CRTC**  
*Voir*  
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- CNUCED**  
*Voir*  
Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
- CIL**  
*Voir*  
Canadian Industries Limited
- Burlington Northern, 17:28; 18:34**
- Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal (proposé), 22:9; 24:37**
- Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal, projet**  
Observations, 22:8  
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, comparution, 22:8  
Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal, projet, option, 22:9  
Création, but, 20:88; 22:7, 8  
Principes, sous-tendant, 22:9  
Delta, Continental, compagnies aériennes, incident, 8 juillet 1987, enquête, 19:25; 22:11-2, 21  
Enquêtes, mandat, 22:20  
Etudes  
Abordage au sol ou près du sol, risques, 22:15  
Direction des Programmes de sécurité aérienne, 22:20  
Fatigue, 22:12  
National Transportation Safety Board (E.-U.), relations, 22:8
- Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA)**  
Atterrissage d'urgence, réglementations, procédures, 22:14  
Bill C-18  
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, comparution, 22:8  
Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal, projet, option, 22:9  
Création, but, 20:88; 22:7, 8  
Principes, sous-tendant, 22:9  
Delta, Continental, compagnies aériennes, incident, 8 juillet 1987, enquête, 19:25; 22:11-2, 21  
Enquêtes, mandat, 22:20  
Etudes  
Abordage au sol ou près du sol, risques, 22:15  
Direction des Programmes de sécurité aérienne, 22:20  
Fatigue, 22:12  
National Transportation Safety Board (E.-U.), relations, 22:8
- Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal (proposé), 22:9; 24:37**
- Burlington Northern, 17:28; 18:34**
- CIL**  
*Voir*  
Canadian Industries Limited
- CNUCED**  
*Voir*  
Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
- COFI**  
*Voir*  
Council of Forest Industries of British Columbia
- CRTC**  
*Voir*  
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- CN Rail**  
Ateliers de réparation, Québec, fermeture, 20:83, 84  
Bill C-18  
Captivité, définition, préoccupation, 17:51  
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, Participation, 17:44  
Recommandation, 17:48  
Emplois, effet, 17:55  
Participation, 17:43  
Position, 17:43-4  
Préoccupations, 17:44-5  
Revenu, pertes, 17:46-7  
Etude Travacon, 17:62
- CENSA**  
*See*  
Council of European and Japanese Shipowners' Association
- CCPA**  
*See*  
Canadian Chemical Producers' Association
- CASB**  
*See*  
Canadian Aviation Safety Board



**Bill C-205 — Act to protect heritage railway stations—Cont'd**  
 Nature, 34:7  
 Provision, public meetings, 35:38  
 Purpose, 35:14-5  
 Ramifications, 35:10-1, 19  
 Report to Senate, without amendment, but with comments, 34:5; 35:6

**Bland, Brian W., Vice-President, Chamber of Shipping of British Columbia**  
 Bill C-52  
 Discussion, 29:11-2, 15, 17-8, 21, 23-5  
 Statement, 29:8-10

**Bloodworth, Margaret, Acting General Counsel, Department of Transport**  
 Bill C-18  
 Discussion, 14:18-9, 21-3; 16:6-51; 19:30, 35-7, 45, 47-8; 21:65-6, 72-7; 23:13, 16-8, 20-1, 35, 42-3  
 Statement, 14:17; 19:21-4  
 Bill C-19  
 Discussion, 14:20; 15:37, 48-9, 52, 58, 62-6, 68; 19:20  
 Biographical note, 14:16

**Bonnell, Hon. M. Lorne, Senator (Murray River)**  
 Bill C-105, 33:19-20, 22-4, 26, 29, 30, 33-6, 41

**Bosa, Hon. Peter, Senator (York-Caboto)**  
 Bill C-18

Amendments, procedure, 23:46-7  
 Air transport, industry, 22:84-6  
 Airlines, 22:72  
 Automobiles, imports, 22:90  
 "Canadian", definition, 23:16  
 Clause 28, 23:42  
 Motion, 24:7, 9  
 National Transportation Agency, 23:34-6  
 "Permanent resident", 24:36, 48  
 Procedure, 24:13-5, 43, 49  
 Railways, non compensatory rates, 22:57  
 Regulations, 23:43  
 Transport 2000, 22:60  
 Wabush Mines, 22:66-7; 23:12-3  
 Witness, submission, 22:70  
 Bill C-19, 22:38-9, 60; 23:13, 43, 46-7, 49-50; 24:13-5

**Boyle, Andrew, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President, Seafarers' International Union**  
 Bill C-52  
 Discussion, 28:10-3  
 Statement, 28:6-9

**Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics, 6:10**

**Brennan, M., Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport**  
 Bill C-21, subject-matter  
 Discussion, 5:12-8  
 Statement, 5:6-9

**Buller, M. J., président, Comité des transports, Association des manufacturiers canadiens**  
 Bill C-18  
 Discussion, 18:66-9

**Brogan, M. Michael, directeur des achats et du transport, Chrysler Canada Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association**  
 Bill C-18, discussion, 17:60-4, 66-7, 70  
 Bill C-19, discussion, 17:60-4, 66-7, 70

**Brown, M. Jim, administrateur délégué, Institut canadien des Engrais**  
 Bill C-18, discussion, 20:29-32  
 Bill C-19, discussion, 20:29-32

**British Shippers' Council**  
 Conférences maritimes, préoccupations, document, référence, 6:12

**Brennan, M. M., sous-ministre adjoint associé, politiques et coordination, ministère des Transports**  
 Bill C-21  
 Discussion, 5:12-8  
 Exposé, 5:6-9

**Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics, 6:10**

**Boyle, M. Andrew, secrétaire trésorier et vice-président exécutif, Syndicat international des marins canadiens**  
 Bill C-52  
 Discussion, 28:10-3  
 Exposé, 28:6-9

**Bouchard, honorable Benoit, ministre des Transports**  
 Protection de l'industrie de croisière du Bill C-52, citation, 27:18-9  
 Visite à Prince Rupert, raison, 27:20

Amendments, procédure, 23:42  
 Automobiles, importations, 22:90  
 «Canadien», définition, 22:70  
 Chemins de fer, prix non compensatoire, 22:57  
 Compagnies aériennes, 22:72  
 Office national des transports, 23:34-6  
 Motion, 24:7, 9  
 Procédure, 24:13-5, 43, 49  
 Réglements, 23:43  
 «Résident permanent», 24:36, 48  
 Témoin, 23:16  
 Transport aérien, industrie, 22:84-6  
 Transport 2000, 22:60  
 Wabush Mines, 22:66-7; 23:12-3  
 Bill C-19, 22:38-9, 60; 23:13, 43, 46-7, 49-50; 24:13-5

**Bosa, honorable Peter, sénateur (York-Caboto)**  
 Bill C-18

**Bonnell, honorable M. Lorne, sénateur (Murray River)**  
 Bill C-105, 33:19-20, 22-4, 26, 29, 30, 33-6, 41

**Bloodworth, Mme Margaret, conseiller général intermédiaire, ministère des Transports—Suite**  
 Bill C-18—Suite  
 Exposé, 14:17-8  
 Bill C-19, discussion, 14:20; 15:37, 48-9, 52, 58, 62-6, 68; 19:20  
 Note biographique, 14:16

- Bill C-105 — Railway Safety Act—Cont'd**  
 Amendments and changes accepted as result of House of Commons hearings, 30:11-2  
 Amendments proposed  
   By Canadian Medical Association, 31:11-2  
   By CP Rail, 31:35, 36  
   By Senator Stewart, 33:30  
 Coming into force, 30:12-3  
 Comparison, *Aeronautics Act*, 32:46; 33:36, 38, 39  
 Definition, "safe railway operations", 33:19-20  
 Discussion  
   Clause 18 — Regulations, 30:23; 32:25-6; 33:22-3  
   Clause 18(1)(b), 33:26  
   Clause 18(1)(c)(iv), 32:43-4, 46, 47-9; 33:15, 21-2, 23-5, 28  
   Clause 19 — Formulation or revision of rules pursuant to Ministerial order, 32:46  
   Clause 20 — Formulation or revision of rules at initiative of railway company, 32:46  
   Clause 35 — Physician or optometrist to disclose potentially hazardous conditions, 31:14, 16, 17, 28; 32:17-8, 45, 50-3; 33:11, 29-31, 35-6  
   Clause 41 — Contravention of provisions of Act, 33:37  
   Clause 44(1) — Minister may establish consultative committee, 30:20  
   Clause 51 — Minister to cause review of Act to be conducted, 30:17  
 Historical background  
   Consultation, 30:10  
   Steering committee, 30:11, 19  
 Nature, 30:15  
 Objectives, 30:10-1  
 Provisions  
   Railway safety consultative committee, 32:46-7  
   Operating rules, changes, consultation, 33:17  
 Ramifications  
   Physicians, 31:10, 16  
   Railway employees, 33:23  
   Recommendations, 31:7; 32:32  
   Regulations, 30:17; 31:19; 33:13  
 Report to Senate, with amendment, 33:9
- Bill C-131 — Act to amend the National Transportation Act, 1987**  
 Definition, "undue", 32:10-1  
 Discussion  
   Clause 63.1(3) — Exemption, 32:11-2  
   Clause 63.2 — Co-ordination, 32:10, 15  
   Clause 63.3(3) — Remedies, 32:13-4  
 Provisions  
   Enforcement, 32:9  
   National Transportation Agency, powers, 32:9, 12  
   Purpose, 32:9  
   Ramifications, 32:10  
   Regulations, 32:9  
 Report to Senate, without amendment, 33:9
- Bill C-205 — Act to protect heritage railway stations**  
 Amendment by House of Commons, legislative committee, 35:13, 31  
 Amendments proposed  
   By CN Rail, 35:23-4, 29, 40, 41-2  
   By CP Rail, 35:11-2, 40, 41  
   By VIA Rail Canada, 35:31, 32, 35, 40-1  
 Definition, "heritage feature", 35:18, 24-5  
 Discussion, Clause 5(3) — Exception, 35:16  
 Drafting, French version, English version, differences, 35:43, 46  
 Historical background, 34:7, 8  
 Provinces, position, 34:7
- Bill C-18 des Transports**  
 Discussion, 14:18-9, 21-3; 16:6-51; 19:30, 35-7, 45, 47-8; 21:65-6, 72-7; 23:13, 16-8, 20-1, 35, 42-3
- Bloodworth, Mme Margaree, conseiller général interimaire, ministre des Transports**  
 Rédaction, version anglaise, version française, différences, 35:43, 46  
 35:6  
 Rapport au Sénat, sans amendement, mais avec commentaires, 34:5;  
 Ramifications, 35:10-1, 19  
 Nature, 34:7  
 Provinces, opinions, 34:7  
 Historique, 34:7, 8  
 Disposition, réunions publiques, 35:38  
 Discussion, Art. 5(3) — Exception, 35:16  
 Définition, «caractéristique patrimoniale», 35:18, 24-5  
 But, 35:14-5  
 VIA Rail Canada, 35:31, 32, 35, 40-1  
 CP Rail, 35:11-2, 40, 41  
 CN Rail, 35:23-4, 29, 40, 41-2  
 Amendements proposés  
   31  
 Amendement par Chambre des communes, comité législatif, 35:13, les
- Bill C-205 — Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales**  
 Amendement par Chambre des communes, comité législatif, 35:13, les  
 31  
 Amendements proposés  
   31  
 Amendement par Chambre des communes, comité législatif, 35:13, les
- Bill C-131 — Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports**  
 Définition, indus, 32:10-1  
 Discussion  
   Art. 63.1(3) — Exemption, 32:11-2  
   Art. 63.2 — Coordination, 32:10, 15  
   Art. 63.3(3) — Décision de l'Office, 32:13-4  
 Dispositions  
   Infractions, 32:9  
   Office national des transports, pouvoirs, 32:9, 12  
   Ramifications, 32:10  
   Rapport au Sénat, sans amendement, 33:9  
   Règlements, 32:9
- Bill C-131 — Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports**  
 Définition, indus, 32:10-1  
 Discussion  
   Art. 63.1(3) — Exemption, 32:11-2  
   Art. 63.2 — Coordination, 32:10, 15  
   Art. 63.3(3) — Décision de l'Office, 32:13-4  
 Dispositions  
   Infractions, 32:9  
   Office national des transports, pouvoirs, 32:9, 12  
   Ramifications, 32:10  
   Rapport au Sénat, sans amendement, 33:9  
   Règlements, 32:9

- Bill C-39 — Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du... Suite**  
Rapport au Sénat, sans amendement mais incluant commentaires, 4:7-11  
Annexe, liste des témoins, 4:9-11  
Recommandation, règlement, guides Inuit, 3:8, 14, 15, 17, 18  
Rédaction, version française, 4:16
- Bill C-52 — Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes**  
Amendements par le comité législatif du Chambre des communes, 25:7, 8, 9  
Amendements proposés  
Chamber of Shipping of British Columbia, 29:10-11, 24-5  
Dominion Marine Association, 25:10  
Syndicat international des marins canadiens, 28:7-9  
But, 25:5  
Comparaisons  
Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, 25:8  
Loi sur la marine marchande du Canada, 25:8  
Loi sur les douanes, 25:8  
Définition, cabotage, 29:12, 20  
Discussion  
Art. 2 — Définitions, 25:5-6  
Art. 3(1) — Interdiction, 25:6  
Art. 3(3) — Champ d'application, 25:6  
Art. 4 — Licence: navires étrangers, 25:7  
Art. 5 — Licence: navires non dédouanés, 25:7  
Art. 6 — Moment de présentation de la demande, 25:7  
Art. 7 — Conditions, 25:7  
Art. 8 — Nombre maximal de licences, 25:7  
Art. 12 — Pratiques injustes, 25:7, 9-10  
Art. 9-11, 25:7  
Art. 13-22, 25:7  
Historique  
Chambre des communes, comité législatif, 25:5, 8  
Chambre des communes, processus, 27:17  
Comité interministériel, entretiens avec intérêts de la côte Ouest, 32:7  
Consultation, 25:5, 9  
Document d'étude, logement pour la nuit, nombre, Changement, raison, 29:20  
Recommandation, 29:19  
Ramifications  
Côte ouest, commerce des croisières, 27:16; 29:10  
Taxes, 29:17-8  
Construction navale, industrie, 28:11  
Recommandations  
Cabotage, définition, 29:39  
Côte ouest, exemption, 27:16  
«Navire canadien», définition, 26:12  
Rééquipement et réparation, 26:12-3
- Bill C-105 — Sécurité ferroviaire, Loi**  
Amendement par Chambre des communes, Comité permanent des Transports, 31:23  
Amendements et changements acceptés résultant des délibérations de Chambre des communes, 30:11-2  
Amendements proposés  
CP Rail, 31:35, 36  
Sénateur Stewart, 33:30  
But, 30:10-1  
Comparaison, loi sur aéronautique, 32:46; 33:36, 38, 39  
Définition, «sécurité ferroviaire», 33:19-20
- Bill C-105 — Railway Safety Act**  
Amendment by House of Commons, Standing Committee on Transport, 31:23
- the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof—Cont'd**  
Discussion—Cont'd  
Clause 75 — [Section 63.5.1] — Regulations for safe navigation and operation of ships, 3:16-7  
Clause 75 — [Section 63.5.18] — Powers of Commissioner, 3:17  
Clause 79 — [Section 70.5], 4:13  
Drafting, French version, 4:16  
Historical background, consultations, marine community, 3:10  
Purpose, scope, 3:5  
Recommendation  
Regulation, Inuit guides, 3:8, 14, 15, 17, 18  
Report to Senate, without amendment but with comments, 4:7-11  
Appendix, list of witnesses ..., 4:9-11  
Schedules, added, repealed, 4:16-7
- Bill C-52 — Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act**  
Amendments proposed  
By Chamber of Shipping of British Columbia, 29:10-11, 24-5  
By Dominion Marine Association, 25:10  
By Seafarers' International Union, 28:7-9  
Comparisons  
Canada Customs Act, 25:8  
Canada Shipping Act, 25:8  
Shipping Conferences Exemption Act 1987, 25:8  
Definition, coasting trade, 29:12, 20  
Discussion  
Clause 2 — Definitions, 25:5-6  
Clause 3(1) — Prohibition, 25:6  
Clause 3(3) — Application, 25:6  
Clause 4 — Issuance of licence; foreign ship, 25:7  
Clause 5 — Issuance of licence: non-duty paid ship, 25:7  
Clause 6 — Time for making application, 25:7  
Clause 7 — Terms and conditions of licence, 25:7  
Clause 8 — Maximum number of licences, 25:7  
Clause 12 — Unfair practices, 25:7, 9-10  
Classes 9-11, 25:7  
Classes 13-22, 25:7  
Historical background  
Background paper, overnight accommodations, numbers, Change, rationale, 29:20  
Recommendation, 29:19  
Consultations, 25:5, 9  
House of Commons, legislative Committee, 25:5, 8  
House of Commons, progress, 27:17  
Interdepartmental committee, consultation with west coast interests, 32:7  
Purpose, 25:5  
Ramifications  
Shipbuilding industry, 28:11  
West coast cruise trade, 27:16; 29:10  
Taxation, 29:17-8  
Recommendations  
"Canadian ship", definition, 26:12  
Coasting trade, definition, 29:39  
Refit and repair, 26:12-3  
West coast exemption, 27:16



- Bill C-21** — Shipping Conferences Exemption Act, 1986, subject-matter—*Cont'd*  
*Discussion—Cont'd*  
 Clause 9, 11:10  
 Clause 9(1) — Notice of increase in rate, 9:11-2; 11:12  
 Clause 9(2) — Notice of surcharge or increase in surcharge, 5:20-1  
 Clause 12 — Communication of information, 11:17  
 Clause 29 — Coming into force and duration, 11:17  
 Drafting, terminology, Committee suggestions, 13:6-7  
 Historical background  
 Consultations, 5:18; 7:23, 24; 12:9-10, 17  
 House of Commons, legislative committee, legislative process, 13:8-10  
 Provisions  
 Confidential service contracts, 5:8, 11  
 Disclosure of information, prevention, 5:10  
 Dispute resolution, 5:8  
 Exemptions, application, 5:8-9, 11  
 Filing of documents, 5:10-1, 11-2  
 Investigation of complaints, 5:10  
 Loyalty contracts, 5:8  
 Mandatory right of independent action, 5:7-8, 11  
 Penalties, 5:9, 17  
 Prosecutions, time limitation, 5:9, 10  
 Rates  
 Setting, multimodal and through, 5:8  
 Increases, days notice, 5:9, 12  
 Purpose, nature, 5:6, 9, 15  
 Ramifications  
 Canadian ports, 6:1, 29; 7:10, 17, 23; 9:15; 11:18, 20 13:9  
 Concentration, 6:34; 10:6-7  
 Contractual relationships, 6:36  
 Destruction of conference system, 6:30, 37, 38; 7:10  
 Exports, 6:39  
 Instability, 6:34  
 Investment in new ships, 6:40  
 Rates, 6:30, 34; 11:20  
 Shippers' associations, 6:11  
 Small shippers, 6:29, 39; 7:10  
 Transportation costs, 6:39; 12:10-1  
 Recommendations by witnesses, 5:28; 7:18, 28; 9:7, 17; 10:6-9  
 Report to Senate  
 Interim report, 13:6-7  
 Without amendment, 14:7  
 Source, U.S., legislation, 5:19; 6:41; 7:9; 11:10
- Bill C-39** — An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof  
*The numbers in square brackets refer to sections of the Canada Shipping Act.*  
 Amendment proposed, defeated, House of Commons, second reading, 3:14  
 Definitions  
 "Dynamically supported craft", 4:13  
 "Grain", 4:13  
 Discussion  
 Clause 4 — [Section 16] — Recording of government ships and ships belonging to Her Majesty, 4:14  
 Clause 5 — [Section 94], 4:17  
 Clause 9 — [Section 109(1)] — Definition of ship, 3:5; 4:15  
 Clause 12 — [Section 123(3)] — No person to act in dual capacity, 3:5-6; 4:15
- Bill C-39** — Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz  
*Les numéros entre parenthèses carrées indiquent les articles de la Loi sur la marine marchande du Canada*  
 Amendement proposé, rejeté, Chambre des communes, deuxième lecture, 3:14  
 Annexes, ajoutées, abrogées, 4:16-7  
 Définitions  
 But, portée, 3:5  
 «Engins à portance dynamique», 4:13  
 «Grains», 4:13  
 Discussion  
 Art. 4 — [16] — Inscriptions des navires de Sa Majesté, 4:14  
 Art. 5 — [94], 4:17  
 Art. 9 — [109(1)] — Définition de navire, 3:5; 4:15  
 Art. 12 — [123(3)] — Cumul de fonctions, 3:5-6; 4:15  
 Art. 17 — [635.1] — Règlements sur la sécurité de la navigation et de l'exploitation des navires, 3:16-7  
 Art. 75 — [635.18] — Pouvoirs du commissaire, 3:17  
 Art. 79 — [705], 4:13  
 Historique, consultations, secteurs maritimes, 3:10
- Bill C-39** — Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz  
*Les numéros entre parenthèses carrées indiquent les articles de la Loi sur la marine marchande du Canada*  
 Amendement proposé, rejeté, Chambre des communes, deuxième lecture, 3:14  
 Annexes, ajoutées, abrogées, 4:16-7  
 Définitions  
 But, portée, 3:5  
 «Engins à portance dynamique», 4:13  
 «Grains», 4:13  
 Discussion  
 Art. 4 — [16] — Inscriptions des navires de Sa Majesté, 4:14  
 Art. 5 — [94], 4:17  
 Art. 9 — [109(1)] — Définition de navire, 3:5; 4:15  
 Art. 12 — [123(3)] — Cumul de fonctions, 3:5-6; 4:15  
 Art. 17 — [635.1] — Règlements sur la sécurité de la navigation et de l'exploitation des navires, 3:16-7  
 Art. 75 — [635.18] — Pouvoirs du commissaire, 3:17  
 Art. 79 — [705], 4:13  
 Historique, consultations, secteurs maritimes, 3:10
- Chambre des communes, comité législatif, processus législatif, Historique**  
 Entrée en vigueur, 5:12  
 Intermodaux, forfaits, 5:8  
 Augmentation, préavis, 5:9, 12  
 Taux  
 Règlement des différends, 5:8  
 Procédure d'examen des plaintes, 5:10  
 Poursuites, prescription, 5:9, 10  
 Peines, 5:9, 17  
 Mesures distinctes, droit, 5:7-8, 11  
 Exemptions, application, 5:8-9, 11  
 Divulgaration de renseignements, empêchement, 5:10  
 Dépôt de documents, 5:10-1, 11-2  
 Contrats d'exclusivité limitée, 5:8, 11  
 Contrats d'exclusivité, 5:8  
 Dispositions  
 teneur—*Suite*

- Bill C-19 — Loi de 1987 sur les transports routiers—Suite**  
 Dispositions  
 Camionnage  
 Période de transition, 15:12  
 Traitement égal, Canada, E.-U., 15:12  
 Code national de sécurité, 15:10  
*Voit aussi*  
 Camionnage — Déréglementation — Code national de sécurité  
 Entrée en vigueur, date, 14:15, 27; 15:66  
 Code national de sécurité, 23:9  
 Code national de sécurité, 22:32-3  
 Importation, absence, 22:32-3  
 Inclure dans le texte, raisons, 14:16  
 Lois provinciales correspondantes, manque, conséquences, 14:20  
 Retard dans la proclamation, conséquences, 14:20; 23:9-10, 40; 24:20  
 Historique, 24:15  
 Adoption au Sénat, urgence, 14:9, 23-4, 25  
 Appui (de toutes les régions), 15:66  
 Chambre des communes, comité, témoins, nombre, 23:6  
 Consultation, procès, 23:6  
 Etude au Comité sénatorial permanent des Transports et des communications  
 Plan de travail, 14:5, 8-13, 23-4, 25-8; 17:7  
 Progrès, 23:6  
 Négociations avec les provinces, 14:16; 15:12; 17:85  
 Processus législatif à la Chambre des communes, 14:9  
 Progrès au Sénat, 14:8  
 Protocole d'entente, fédéral-provinciaux, 15:39, 52, 58; 23:44, 48  
 Nature, 23:7-8  
 Ramifications, 15:55-6, 57  
 Efficacité, 15:61-2  
 Rapport au Sénat  
 Avec amendements, 24:34  
 Plan de travail, accélération, 15:7  
 Recommandations, 18:11; 22:26-7, 52  
 Rédaction, version française, 24:14  
 Réglements  
 Adoption, nécessité, 14:9, 17  
 Importance, 14:25  
 Parlement, procédure, 23:43  
**Bill C-21 — Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes, teneur**  
 Amendements adoptés par le comité de la Chambre des communes, 13:10-1  
 Amendements proposés  
 Chambre des communes, Comité législatif, 9:12  
 Témoins, 5:20-1, 25-6; 8:26-7  
 But, nature, 5:6, 9:15  
 Comparaison, Bill C-18, contrats confidentiels, 12:12  
 Discussion  
 Art 4 — Cas de certains contrats, 5:10, 11, 15  
 Art 4(1)(b), 11:5  
 Art 4(1)(b)(iv), 11:17  
 Art 4(1)(c), 5:25; 11:6, 17  
 Art 4(2) — Application sur dépôt, 5:11  
 Art 4(3) — Cas des mesures distinctes, 11:6, 17  
 Art 4(4) — Pratiques relevant de la prévarication, 5:11  
 Art 5 — Restriction, 5:10  
 Art 5(2) — Restriction, 6:23; 11:17  
 Art 9, 11:10  
 Art 9(1) — Augmentation des taux de fret, 9:1-2; 11:12  
 Art 9(2) — Surprime, 5:20-1  
 Art 12 — Communication de renseignements, 11:17  
 Art 29 — Entrée en vigueur et durée, 11:17
- Bill C-19 — Motor Vehicle Transport Act—Cont'd**  
 Discussion—Cont'd  
 Clause 17(1) — Unfair practices, 15:59  
 Clause 17(2) — Order in Council, 15:60  
 Clause 18 — Offence, 15:42  
 Clause 29 — Continuance of licences, 15:42  
 Clause 33 — Coming into force, 15:42  
 Clause 34 — Repeal, 15:42  
 Part I — Bus transport, 15:40  
 Part II — Trucking, 15:40  
 Part III — Intra-provincial trucking, 15:41, 50-1  
 Drafting, French version, 24:14  
 Historical background, 24:15  
 Consultation process, 23:6  
 House of Commons, Committee, witnesses, numbers, 23:6  
 Memorandum of understanding, federal, provincial, 15:39, 52, 58; 23:44, 48  
 Negotiations with provinces, 14:16; 15:12; 17:85  
 Passage by Senate, urgency, 14:9, 23-4, 25  
 Progress through House of Commons, 14:9  
 Progress through Senate, 14:8  
 Study by Standing Senate Committee on Transport and Communications  
 Progress, 23:6  
 Work plan, 14:5, 8-13, 23-4, 25-8; 17:7  
 Support (thoroughout country), 15:66  
 Nature, 23:7-8  
 Provisions  
 National Safety Code, 15:10  
*See also*  
 Trucking — Deregulation — National Safety Code  
 Trucking  
 Equal treatment, Canada, U.S., 15:12  
 Transition period, 15:12  
 Purpose, 15:13, 39, 51; 23:21-2  
 Ramifications, 15:55-6, 57  
 Efficiency, 15:61-2  
 Recommendations, 18:11; 22:26-7, 52  
 Regulations  
 Adoption, need for, 14:9, 17  
 Importance, 14:25  
 Parliament, procedure, 23:43  
 Report to Senate  
 With amendments, 24:6, 34  
 Work plan, acceleration, 15:7
- Bill C-21 — Shipping Conferences Exemption Act, 1986, subject-matter**  
 Amendments adopted by House of Commons legislative committee, 13:10-1  
 Amendments proposed  
 By House of Commons, Legislative committee, 9:12  
 Coming into force, 5:12  
 Comparison, Bill C-18, confidential contracts, 12:12  
 Discussion  
 Clause 4 — Competition Act not to apply to certain contracts, 5:10, 11, 15  
 Clause 4(1)(b), 11:5  
 Clause 4(1)(b)(iv), 11:17  
 Clause 4(1)(c), 5:25; 11:6, 17  
 Clause 4(2) — Exception *re* independent action, 11:6, 17  
 Clause 4(4) — Exception *re* predatory practices, 5:11  
 Clause 5 — Limitation, 5:10  
 Clause 5(2) — Limitation, 6:23; 11:17

- Bill C-18 — Loi nationale de 1987 concernant les transports—*Suite***  
 Historique—*Suite*  
 Chambre des communes, Comité permanent des Transports  
 Amendements acceptés, 15:17-8  
 Témoins, nombre, 23:6  
 Consultation, processus, 15:8, 24; 23:6  
 CIL, 17:20  
 VIA Rail, 16:44  
 Etude au Comité sénatorial permanent des Transports et des communications  
 Audiences, 23:6  
 Plan de travail, 14:5, 8-13, 23-4, 25-8, 17:7  
 Rapport, accord de toutes les parties, 23:11  
 Processus législatif à la Chambre des communes, 14:9  
 Nature, 17:35, 41; 23:7-8  
 Progrès au Sénat, 14:8  
 Ramifications  
 Chemins de fer  
 Emplois, 17:42  
 Prix de lignes concurrentiels, 17:27  
 Vitesse, 17:38, 48  
 Coûts de transport, 15:10  
 Développement régional, 15:10-1  
 Personnes intéressées directement par l'adoption des mesures, 14:18-9  
 Transporteurs aériens, service, prix, 15:10  
 Rapport au Sénat  
 Avec amendements, 24:6, 54  
 Plan de travail, accélération, 15:7  
 Recommandations, 22:42  
 Rédaction, version française, 24:14  
 Régléments  
 Adoption, nécessité, 14:9, 17-9  
 Consultations publiques, nécessité, 15:9  
 Importance, 14:25  
 Need for, 14:9, 17  
 Drafting, 14:18  
 Adoption  
 Regulations  
 Regional development, 15:10-1  
 Shipping costs, 15:10  
 Speed, 17:38, 48  
 Jobs, 17:42  
 Competitive line rates, 17:27  
 Railways  
 Persons having direct interest in legislation, 14:18-9  
 Air carriers, service, price, 15:10  
 Ramifications  
 Purpose, philosophy, 14:17; 15:8-9, 14-5; 17:27, 56; 23:6  
 VIA Rail, passenger service, continuance, 16:43, 45  
 Unfair practices, other countries, 16:39  
 Subsidies for service to remote areas, 15:18  
 Reviews, annual, four year, 15:12, 15  
 Railways, confidential contracts, 15:17  
 Northern Canada, regulatory system, 15:21  
 Licenses, conditions, 16:25-6  
 Complaints *re* fares, 16:25  
 Northern air services, 15:13  
 Powers *re* specific cases, 19:23  
 National Transportation Agency, 15:11  
 Joint tariffs, 16:37  
 Freight rates, dispute resolutions, 16:33  
 Essential air services, subsidies, 16:26  
 Enforcement, 19:24  
 Disabled persons, 15:11  
 Competitive line rates, 15:12; 16:37-8, 45; 17:32-4  
 Competitive access for rail, 15:11  
 Compensatory rates, 16:35-6  
 Provisions—*Cont'd*  
**Bill C-18 — National Transportation Act, 1987—*Cont'd***  
 Amendments proposed  
 Clause 8(5)(b), 24:25  
 Clause 17, 24:27-8  
 Clause 33, 22:26-7; 23:38-9  
 Clause 34, 24:29-30  
 Coming into force, date, 14:15, 27; 15:66  
 Corresponding provincial legislation, lack, consequences, 14:20  
 Delay in proclamation, consequences, 14:20; 23:9-10, 40; 24:20  
 Included within text, reasons, 14:16  
 National Safety Code, implementation, 23:9  
 Significance, lack of, 22:32-3  
 Constitutionality, 15:38-9  
 Discussion  
 Clause 3 — Safety, 15:40, 43-4  
 Clause 8 — Issue of licence, 15:40; 23:21-2  
 Clause 8(5) — Implementation, 15:67-8; 23:43-6  
 Clause 8(6) — Limitation, 15:42-3  
 Clause 9 — Regulations, 15:41  
 Clause 9(1)c, 15:41  
 Clause 16 — Exemption, 15:41-2  
 Clause 17 — Foreign carriers, 15:42  
**Bill C-19 — Loi de 1987 sur les transports routiers**  
 Amendements proposés  
 Art. 8(5)(b), 24:25  
 Art. 17, 24:27-8  
 Art. 33, 22:26-7; 23:38-9  
 Art. 34, 24:29-30  
 But, 15:13, 39, 51; 23:21-2  
 Constitutionnalité, 15:38-9  
 Discussion  
 Art. 3 — Sécurité, 15:40, 43-4  
 Art. 8 — Délivrance de licences, 15:40; 23:21-2  
 Art. 8(5) — Mise en oeuvre, 15:67-8; 23:43-6  
 Art. 8(6) — Restriction, 15:42-3  
 Art. 9 — Règlements, 15:41  
 Art. 9(1)c, 15:41  
 Art. 9(1)f, 15:41  
 Art. 16 — Exemption générale ou particulière, 15:41-2  
 Art. 17 — Transporteurs étrangers, 15:42  
 Art. 17(1) — Pratiques injustes, 15:59  
 Art. 17(2) — Décret du gouverneur en conseil, 15:60  
 Art. 18 — Infractions, 15:42  
 Art. 29 — Continuité des permis, 15:42  
 Art. 33 — Entrée en vigueur, 15:42  
 Art. 34 — Durée d'application, 15:42  
 Partie I — Transport par autocar, 15:40  
 Partie II — Camionnage, 15:40  
 Partie III — Camionnage intra-provincial, 15:41, 50-1



Discussion—Cont'd

Clause 20 — Head office, 16:15

Clause 23 — Policy directions, 16:16, 28-9

Clause 24 — Delay of binding effect, 16:16

Clause 25 — Referral to committee, 16:16

Clause 28 — Rules, orders and regulations generally, 16:16

Clause 28 — Conditional rules, etc., 16:31-2; 23:42-3

Clause 35 — Inquiry into complaint, 16:15, 17-20

Clause 44 — Works ordered by Agency, 16:32

Clause 45 — Apportionment of rate, 17:23-5

Clause 47 — Application of sections 48 to 57, 16:32

Clause 59 — Public interest, 16:33

Clause 60 — Investigation considerations, 16:48

Clause 67(1) — Definitions, 15:26; 23:16-7

Clause 72 — Issue of licence, 19:21; 23:18

Clause 76 — Notice of discontinuance or reduction of certain ser-

vices, 19:22

Clause 80 — Disallowance, etc., of basic fare increase, 19:22;

Clause 85(1) — Financial assistance for certain services, 19:23,

36, 45, 47

Clause 86 — Minister may issue directions, 19:23

Clause 102 — Regulations, 19:23-4

Clause 102(1) — Regulations, 22:80

Clause 113(5)(b), 16:36

Clause 120 — Confidential contracts, 16:36-7, 45-6

Clause 143 — Suspension of sections 134 to 142, 16:38; 17:54-5

Clause 152 — Interswitching of traffic between connecting lines,

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Discussion—Suite

Art. 27 — Pouvoir, 16:16

Art. 28 — Modalités, 16:31-2; 23:42-3

Art. 35 — Enquêtes sur les plaintes, 16:15, 17-20

Art. 44 — Travaux ordonnés par l'Office, 16:32

Art. 45 — Répartition des prix, 17:23-5

Art. 47 — Application des articles 48 à 57, 16:32

Art. 59 — Intérêt public, 16:33

Art. 60 — Éléments à prendre en considération, 16:48

Art. 67(1) — Définitions, 15:26; 23:16-7

Art. 72 — Délivrance de la licence, 19:21; 23:18

Art. 76 — Avis d'abandon ou de réduction de certains services,

19:22

Art. 80 — Refus ou réduction de l'augmentation du prix de base,

19:22; 21:72

Art. 85(1) — Aide financière, 19:22; 36, 45, 47

Art. 86 — Directives ministérielles, 19:23

Art. 102 — Pouvoir de l'Office, 19:23-4

Art. 102(1) — Pouvoir de l'Office, 22:80

Art. 113(5)(b), 16:36

Art. 120 — Contrats confidentiels, 16:36-7, 45-6

Art. 143 — Suspension des articles 134 à 142, 16:38; 17:54-5

Art. 152 — Voies raccourcies, 16:39

Art. 175 — Aide d'autres moyens de transport, 16:41

Art. 267(2)(c) — Questions faisant l'objet de l'examen,

23:24-5

Art. 272 — Définition de «autorité antérieure», 16:21

Partie I — Office national des transports, 16:8-9, 15

Partie III — Transport ferroviaire, 16:34

Dispositions

Accès concurrentiel au réseau ferroviaire, 15:11

Acquisitions, valeur supérieure à \$10 million, 15:58

Application, 19:24

Compagnies ferroviaires, contrats confidentiels, 15:17

Embranchements, abandon, 16:40-1

Office national des transports, 15:11

Pouvoirs au sujet de certains cas, 19:23

Personnes handicapées, 15:11

Pratiques injustes, autres pays, 16:39

Prix compensatoires, 16:35-6

Prix convenus, 16:37

Prix de lignes concurrentielles, 15:12; 16:37-8; 17:32-4

Prix, résolutions des différends, 16:33

Régions éloignées, service, autorisation à subventionner, 15:18

Révisions, annuelles, tous les quatre ans, 15:12, 15

Services aériens

Internationaux, 19:22

Nord du 55e parallèle, région désignée,

Justification, 21:73-4

Nouveaux transporteurs, réglementation, 21:75

Portée, 19:21

Types, licence, qualifications, 19:21

Services aériens dans le Nord, 15:13

Permis, conditions, 16:25-6

Plaintes au sujet des tarifs, 16:25

Services intérieurs, licences, demande de citoyenneté, 15:25-6

Tarifs communs, 16:37

Transporteurs publics, obligations, 16:38

VIA Rail, service voyageurs, maintien, 16:43, 45

Entrée en vigueur

Date, 14:15, 27

Importance pour le Bill C-19, 14:17

Utilité, 14:21-3

Historique, 20:49; 24:15

Adoption au Sénat, urgence, 14:9; 23-4, 25

Discussion—Cont'd

Clause 20 — Head office, 16:15

Clause 23 — Policy directions, 16:16, 28-9

Clause 24 — Delay of binding effect, 16:16

Clause 25 — Referral to committee, 16:16

Clause 28 — Rules, orders and regulations generally, 16:16

Clause 28 — Conditional rules, etc., 16:31-2; 23:42-3

Clause 35 — Inquiry into complaint, 16:15, 17-20

Clause 44 — Works ordered by Agency, 16:32

Clause 45 — Apportionment of rate, 17:23-5

Clause 47 — Application of sections 48 to 57, 16:32

Clause 59 — Public interest, 16:33

Clause 60 — Investigation considerations, 16:48

Clause 67(1) — Definitions, 15:26; 23:16-7

Clause 72 — Issue of licence, 19:21; 23:18

Clause 76 — Notice of discontinuance or reduction of certain ser-

vices, 19:22

Clause 80 — Disallowance, etc., of basic fare increase, 19:22;

Clause 85(1) — Financial assistance for certain services, 19:23,

36, 45, 47

Clause 86 — Minister may issue directions, 19:23

Clause 102 — Regulations, 19:23-4

Clause 102(1) — Regulations, 22:80

Clause 113(5)(b), 16:36

Clause 120 — Confidential contracts, 16:36-7, 45-6

Clause 143 — Suspension of sections 134 to 142, 16:38; 17:54-5

Clause 152 — Interswitching of traffic between connecting lines,

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities,

16:39

Discussion—Cont'd

Clause 20 — Head office, 16:15

Clause 23 — Policy directions, 16:16, 28-9

Clause 24 — Delay of binding effect, 16:16

Clause 25 — Referral to committee, 16:16

**Bill C-3 — An Act to amend the Radio Act, subject-matter**

Discussion, clause 1 — Application of act to Her Majesty, 1:23

Historical background

Consultations

Standing Committee on Transport and Communications, with

provinces, responses, 1:38

Federal-New Brunswick, 1:45

Federal-provincial, 1:38-9

Legislative process, House of Commons, 1:37; 2:6, 10

Private sector, support, 2:11

Provinces, opposition, 1:46-7; 2:7, 9-10

Purpose, objectives, 1:18, 40; 2:6

Ramifications

Bureaucratic implications, 1:51

New Brunswick, 1:43, 49

Operating costs, 1:21

Report to Senate without amendment, 2:5, 6, 11

Scope, application, 1:42

**Bill C-4 — An Act to amend the Railway Act, subject-matter**

Amendment by House of Commons Legislative Committee, Clause

1, 1:25-6, 33

Historical background, House of Commons, legislative process, 1:26

Provision, retroactivity, 1:20, 35

Purpose, intent, 1:19, 24, 25, 30, 33-4

Ramifications

Reduction of fees, 1:26

Refusal to pay, 1:34-5

Report to Senate without amendment, 1:10, 36

Scope, application, 1:36

**Bill C-18 — National Transportation Act, 1987**

Amendments by House of Commons, Committee on Transport,

16:15, 23, 32, 39

Amendments proposed

By provinces, 19:35

By Senate, Standing Committee on Transport and Communica-

tions, with response of Minister of Transport, 24:15-18

Coming into force

Date, 14:15, 27

Importance for Bill C-19, 14:17

Utility, 14:21-3

Comparisons

National Energy Board Act, 16:27

National Transportation Act, 16:7-8, 16-7, 27

Shipping Conferences Exemption Act, 1986, 14:21

Definitions

Stagers Act (U.S.), 17:17, 30-1

Economic, 16:10-1, 13-4

Interested person, 19:19-20

Discussion

Clause 2 — Binding on Her Majesty, 16:9-10

Clause 3 — National Transportation Policy, 15:65; 16:7-8; 23:7

Clause 3(1) — Declaration, 16:7-8

Clause 3(1)(b), 16:8

Clause 3(1)(c), 16:8, 11-2

Clause 3(1)(d), 16:8, 12-3; 19:35

Clause 3(1)(g), 16:8

Clause 3(2) — Support agreements, 16:13

Clause 4 — Definitions, 16:4

Clause 6 — Appointment of members, 16:15, 22

Clause 6(3) — Definition of "region of Canada", 16:23

Clause 8(1) — Temporary members, 16:27

Clause 9(1) — Conflict of interest prohibited, 16:27-8

**Bill C-3 — Loi modifiant la Loi sur la radio, teneur—Suite**

Historique

Consultations

Comité permanent des Transports et des communications avec

provinces, réponses, 1:38

Fédéral-Nouveau Brunswick, 1:45

Fédérales-provinciales, 1:39, 45

Processus législatif, Chambre des communes, 1:37; 2:6, 10

Provinces, opposition, 1:46-7, 2:7, 9-10

Secteur privé, appui, 2:11

Portée, application, 1:42

Ramifications, 1:21, 47

Frais d'exploitation supplémentaires, 1:21

Nouveau-Brunswick, 1:43, 49

Répercussions administratives, 1:51

Rapport au Sénat sans amendement, 2:5, 6, 11

**Bill C-4 — Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, teneur**

Amendement par Chambre des communes, Comité législatif, Art. 1,

1:25-6, 33

But, intention, 1:19, 25, 30, 33-4

Disposition, rétroactivité, 1:20, 35

Historique, Chambre des communes, processus législatif, 1:26

Portée, application, 1:36

Ramifications

Réduction des frais, 1:26

Refus de payer, 1:34-5

Rapport au Sénat sans amendement, 1:10, 36

**Bill C-18 — Loi nationale de 1987 concernant les transports**

Amendements par Chambre des communes, Comité des Transports,

16:15, 23, 32, 39

Amendements proposés

Comité sénatorial permanent des Transports et des communica-

tions avec réponse du ministre des Transports, 24:15-18

Provinces, 19:35

Témoin, 17:24; 22:49-52

But, philosophie, 14:17; 15:8-9, 14-5; 17:27, 56; 23:6

Comparaisons

Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes, 14:21

Loi nationale des transports, 16:7-8, 16-7, 27

Loi sur l'Office national de l'énergie, 16:27

Stagers Act, (E.-U.), 17:17, 30-1

Definitions

Economique, 16:10-1, 13-4

Intérêt public, 16:14, 28-31

Personne intéressée, 19:19-20

Discussion

Art. 2 — Obligation de Sa Majesté, 16:9010

Art. 3 — Politique nationale des transports, 15:65; 16:7-8; 23:7

Art. 3(1) — Déclaration, 16:7-8

Art. 3(1)(b), 16:8

Art. 3(1)(c), 16:8, 11-2

Art. 3(1)(d), 16:8, 12-3; 19:35

Art. 3(1)(g), 16:8

Art. 3(2) — Accords de mise en oeuvre, 16:13

Art. 4 — Définitions, 16:29

Art. 6 — Constitution de l'Office, 16:15, 22

Art. 6(3) — Définition du «région du Canada», 16:23

Art. 8(1) — Membres temporaires, 16:27

Art. 9(1) — Conflits d'intérêts, 16:27-8

Art. 20 — Siège, 16:15

Art. 23 — Directives générales, 16:16, 28-9

Art. 24 — Dépôt au Parlement, 16:16

Art. 25 — Renvoi en comité, 16:16

- Automobiles**  
Driver permits, classes, medical assessments, 31:1-5-6  
Industry  
Auto Pact, 17:57, 58  
Effect of free trade agreement on, possible, 17:64  
Automotive goods, percentage of gross national product, 17:57  
Employment, direct, indirect, 17:57  
Imports, shipment through U.S., problems, 22:91  
Transportation costs  
Importance to competitive position, 17:66  
Location of assembly plants, significance to, 17:58, 62
- Axworthy, Hon. Lloyd, former Minister of Transport (1983-84)**  
Air transport, deregulation, ministerial policy statement, May, 1984, 22:70  
Bache Securities  
Report on Canadian Pacific, January, 1987, quotations, 17:80-1
- Ballard, R.F., Logistics Manager, Explosives, Canadian Industries Limited**  
Bill C-18, discussion, 17:15, 18  
Biographical note, 17:8
- Balnis, Richard, Researcher, Airline Division, Canadian Union of Public Employees**  
Bill C-18, discussion, 21:28-9
- Barbeau, Victor, Assistant Deputy Minister, Surface Group, Department of Transport**  
Bill C-105, discussion, 32:44
- Bélanger, Jean M., President, Canadian Chemical Producers' Association**  
Bill C-18  
Discussion, 17:88-9  
Exposé, 17:86-88  
Statement, 17:86-88
- Bell, Hon. Ann Elizabeth, Senator (Nanaimo-Malaspina)**  
Bill C-21, subject-matter, 7:15, 29; 12:11, 18  
Bill C-39, 4:14-6  
Organization meeting  
Motion, 1:13  
Procedure, 1:15
- Benjung, Peter, Transportation Purchases Coordinator, Canadian Industries Limited**  
Bill C-18  
Discussion, 17:11-13, 16, 18-20  
Exposé, 17:8-10  
Remarques introductives, 17:8  
Bill C-19, exposé, 17:8-10  
Note biographique, 17:8
- Bennett, M. G. E., vice-président, Transport, Council of Forest Industries of British Columbia**  
Bill C-18, discussion, 20:44-5  
Bill C-52  
Discussion, 26:7-9  
Exposé, 26:5-7
- Bill C-3 — Loi modifiant la Loi sur la radio, teneur**  
But, objectifs, 1:18, 40; 2:6  
Discussion, Art. 1 — Application de la loi à Sa Majesté, 1:23  
Statement, 26:5-7  
Discussion, 26:7-9
- Barreau du Canada**  
Section Ontario  
Dépistage obligatoire de drogue, constitutionnalité, étude, position, 32:31
- Bélanger, M. Jean M., président, Association canadienne des fabricants de produits chimiques**  
Bill C-18  
Discussion, 17:88-9  
Exposé, 17:86-88  
Bill C-19  
Discussion, 17:88-9  
Exposé, 17:86-88  
Statement, 17:86-88
- Bell, honorable Ann Elizabeth, sénateur (Nanaimo-Malaspina)**  
Bill C-21, teneur, 7:15, 29; 12:11, 18  
Bill C-39, 4:14-6  
Réunion d'organisation  
Motion, 1:13  
Procedure, 1:15
- Benjung, M. Peter, coordinateur du transport à l'achat, Canadian Industries Limited**  
Bill C-18  
Discussion, 17:11-13, 16, 18-20  
Exposé, 17:8-10  
Remarques introductives, 17:8  
Bill C-19, exposé, 17:8-10  
Note biographique, 17:8
- Bennett, M. G. E., vice-président, Transport, Council of Forest Industries of British Columbia**  
Bill C-18, discussion, 20:44-5  
Bill C-52  
Discussion, 26:7-9  
Exposé, 26:5-7
- Bill C-3 — Loi modifiant la Loi sur la radio, teneur**  
But, objectifs, 1:18, 40; 2:6  
Discussion, Art. 1 — Application de la loi à Sa Majesté, 1:23  
Statement, 26:5-7  
Discussion, 26:7-9
- Bache Securities**  
Rapport sur Canadian Pacific, janvier 1987, citations, 17:80-1
- Ballard, M. R.F., gérant, stratégies, explosifs, Canadian Industries Limited**  
Bill C-18, discussion, 17:15, 18  
Note biographique, 17:8
- Balnis, M. Richard, attaché de recherche, Syndicat canadien de la Fonction publique**  
Bill C-18, discussion, 21:28-9
- Barbeau, M. Victor, sous-ministre adjoint, Groupe de surface, ministère des Transports**  
Bill C-105, discussion, 32:44
- Barreau du Canada**  
Section Ontario  
Dépistage obligatoire de drogue, constitutionnalité, étude, position, 32:31
- Bélanger, M. Jean M., président, Association canadienne des fabricants de produits chimiques**  
Bill C-18  
Discussion, 17:88-9  
Exposé, 17:86-88  
Bill C-19  
Discussion, 17:88-9  
Exposé, 17:86-88  
Statement, 17:86-88
- Bell, honorable Ann Elizabeth, sénateur (Nanaimo-Malaspina)**  
Bill C-21, teneur, 7:15, 29; 12:11, 18  
Bill C-39, 4:14-6  
Réunion d'organisation  
Motion, 1:13  
Procedure, 1:15
- Benjung, M. Peter, coordinateur du transport à l'achat, Canadian Industries Limited**  
Bill C-18  
Discussion, 17:11-13, 16, 18-20  
Exposé, 17:8-10  
Remarques introductives, 17:8  
Bill C-19, exposé, 17:8-10  
Note biographique, 17:8
- Bennett, M. G. E., vice-président, Transport, Council of Forest Industries of British Columbia**  
Bill C-18, discussion, 20:44-5  
Bill C-52  
Discussion, 26:7-9  
Exposé, 26:5-7
- Bill C-3 — Loi modifiant la Loi sur la radio, teneur**  
But, objectifs, 1:18, 40; 2:6  
Discussion, Art. 1 — Application de la loi à Sa Majesté, 1:23  
Statement, 26:5-7  
Discussion, 26:7-9



[illegible]

- Alberta Gas Chemicals Ltd.**  
Background information, 18:33-6  
Bill C-18  
House of Commons, Transport Standing Committee, submission, CP Rail, reaction, 18:39  
Transborder competitive line rates, support for, 18:38  
"Capitive shipper", example, 18:34-5  
CP Rail, complaint, 18:39
- Alberta Trucking Association**  
Economic regulation and safety, connection, article, reference, 15:53
- Alcoholism and Drug Addiction Research Foundation**  
*See*  
Addiction Research Foundation
- Amell, R.L., Logistics Manager, Canadian Industries Limited**  
Bill C-18, discussion, 17:15, 18  
Biographical note, 17:8
- American Association of Railroads**  
Deregulation, U.S., benefits, acknowledgement, 20:10
- American Trucking Association, 18:74**
- Anderson, James M., Director, Canadian Industrial Transportation League**  
Bill C-21, subject-matter, discussion, 12:11, 15, 16-8  
Biographical note, 12:5, 17  
Quotation, 12:7
- Angus, Iain, M. P. (Thunder Bay-Aitikokan)**  
House of Commons, Legislative Committee, hearings on Bill C-52, quotation, 28:12
- Anspach, R., Traffic Manager, Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert, Dennis, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs, Canadian Pacific Railway**  
Bill C-205  
Discussion, 35:16-21  
Statement, 35:7-12
- Archambault, Robert, Legal Advisor, Department of Justice**  
Bill C-18, discussion, 24:38-9, 42, 48-51
- Arctic regions**  
Shipping  
Control zones, 3:15, 17  
Inuit guides, proposals, 3:13-7  
Piloting, acceptability, lack of, 3:15
- Arctic Waters Pollution Prevention Act**  
Environmental protection, shipping zones, provision for, 3:15  
Bill C-39  
*See also*
- Association médicale canadienne (AMC)**  
Aéronautique, Loi, paragraphe 5.5, participation, 31:7, 8; 33:36, 38, 40
- Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale**  
Members, fonction, 20:88
- Association des syndicats de cheminots canadiens**  
Examens de dépistage de drogues, appui, 31:25, 26
- Association des mines de métaux du Québec inc.**  
Bill C-18, préoccupations, suggestions  
Arbitres, pouvoirs, 18:51  
Chemin de fer, embranchements, abandon, 18:52-3, 58-9  
Services aériens, intérieurs, régions nordiques, 18:51  
Renseignements généraux, 18:50
- Association des manufacturiers canadiens**  
Bill C-18  
Appui, 18:60  
Chambre des communes, Comité permanent des Transports  
Amendements, opinion, 18:60  
Mémoire, référence, 18:60  
Bill C-21, position, 9:5-7  
Amendement proposé, 9:7  
Libre-échange, négociations, appui, 18:63  
Renseignements généraux, 9:5, 7; 18:60
- Association charbonnière canadienne**  
Bill C-18  
Amendements, Chambre des communes, opinion, 20:74  
Opinion, appui, 20:57-9  
Participation, 20:58  
Renseignements généraux, 20:56, 73
- Association canadienne du camionnage**  
Bill C-19  
Amendement proposé, 22:26-7  
Opinion, 22:22-7  
Members, 18:15-6
- Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers (ACPP)**  
Bill C-18  
Participation, 20:16  
Transport ferroviaire, dispositions, appui, 20:7, 9  
Conférence canadienne de l'Atlantique Nord, relations avec, 12:17  
Mémoire, références, 20:9, 10  
Renseignements généraux, 12:17; 20:7, 17, 24
- Association canadienne des industries maritimes**  
Accord de libre-échange, avantage aux chantiers navals, 26:1  
Bill C-52, recommandations  
«Navires canadiens», définition, 26:12  
Rééquipement et réparation, 26:12-3  
Construction navale, industrie, politique gouvernementale, opinion, 26:15, 17  
Renseignements généraux, 26:9-10
- Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers (ACPP)**  
Bill C-18  
Participation, 20:16  
Transport ferroviaire, dispositions, appui, 20:7, 9  
Conférence canadienne de l'Atlantique Nord, relations avec, 12:17  
Mémoire, références, 20:9, 10  
Renseignements généraux, 12:17; 20:7, 17, 24
- Association canadienne du camionnage**  
Bill C-19  
Amendement proposé, 22:26-7  
Opinion, 22:22-7  
Members, 18:15-6
- Association charbonnière canadienne**  
Bill C-18  
Amendements, Chambre des communes, opinion, 20:74  
Opinion, appui, 20:57-9  
Participation, 20:58  
Renseignements généraux, 20:56, 73
- Association des manufacturiers canadiens**  
Bill C-18  
Appui, 18:60  
Chambre des communes, Comité permanent des Transports  
Amendements, opinion, 18:60  
Mémoire, référence, 18:60  
Bill C-21, position, 9:5-7  
Amendement proposé, 9:7  
Libre-échange, négociations, appui, 18:63  
Renseignements généraux, 9:5, 7; 18:60
- Association des mines de métaux du Québec inc.**  
Bill C-18, préoccupations, suggestions  
Arbitres, pouvoirs, 18:51  
Chemin de fer, embranchements, abandon, 18:52-3, 58-9  
Services aériens, intérieurs, régions nordiques, 18:51  
Renseignements généraux, 18:50
- Association des syndicats de cheminots canadiens**  
Examens de dépistage de drogues, appui, 31:25, 26
- Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale**  
Members, fonction, 20:88
- Association médicale canadienne (AMC)**  
Aéronautique, Loi, paragraphe 5.5, participation, 31:7, 8; 33:36, 38, 40

**Airlines—Cont'd**

Dissatisfaction rates—*Cont'd*  
U.S., highest, numbers, 19:29

Eastern Airlines, safety violations, fines, 20:90  
Fares

Attendant travelling with handicapped person, 32:12-3

Costs, breakdown, moving passengers, food, 22:82

Determination, 22:81

Flight attendants, functions, 22:82-3

Marketplace, overcapacity, causes, 22:82

Mergers, reasons, 20:79

Mergers and acquisitions, 21:71

People's Express, Texas Air, merger, employees, fate, 20:78

Productivity, Canada, U.S., comparison, 22:85-6

Profits, rates of return, 22:72, 85

Quebec Air, subsidization, effect on service to Gaspé, 21:75-6

Restructuring, Canada, U.S., comparison, 19:31

Strikes, 1985, 1986, 1987, 21:25

U.S.

Deregulation, effects

Concentration, 21:10

Fares, 21:11-2

Maintenance, equipment, 21:11

Safety, 21:11

Workers, unions, 20:81

Workers, displacement, 1978-83, Department of Labour study, 20:78, 79-80

*See also*

Air Atlantic

Air Canada

Air Nova

Northern Transportation Company Ltd.

**Airports**

Canada

Air navigation systems, equipment, International Civil Aviation

Organization standardized, 19:39

Air traffic controllers, increase, 19:40

Fire fighting trucks, operators, numbers, role, 19:37

"Flow control", explanation, 19:33

Pearson International, Toronto, Ontario

Terminals, congestion, 19:8

"Busiest", world ranking, 19:30

Gate-holds, increase, 1984 to 1985, 19:30

Passengers per year, 1985, 19:30

Rebalanced, explanation, 19:44

Sydney, N.S., airport, cutbacks, 19:44

Traffic, comparison, U.S., 22:16

Technology, changes, 22:16

U.S.

Air traffic control system, rebuilding, consequences, 19:28

Congestion, safety, link, lack of, 19:28

Denver, size, 22:17

Deregulation, consequences, 19:28

Miami, Latin American airlines, maintenance, problems, 22:19

**Alaska**

Americans, special relationship, 29:8

**Alberta**

Trucking industry

Bill C-19, support, 15:52

Situation, 15:52

Apedalle, M. Dennis, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrielles, Canadien pacifique

Bill C-205

Discussion, 35:16-21

Exposé, 35:7-12

Arbitres maritimes associés du Canada

Création, 17:21

Archambault, M. Robert, avocat, ministère de la Justice

Bill C-18, discussion, 24:38-9, 42, 48-51

Arctique, région

Navigation

Guides inuit, propositions, 3:13-7

Pilotage, acceptabilité, manque, 3:15

Zones de contrôle, 3:15, 17

Armstrong, M. R., directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique

Bill C-18

Discussion, 18:42-9

Exposé, 18:40-2

Remarques introductives, 18:40

Bill C-19

Discussion, 18:42-9

Exposé, 18:40-2

Remarques introductives, 18:40

Arvida Lines

Port desservi, 8:17

Asian-North American Eastbound Rate Agreement (ANERA)

Bill C-21, position, 8:23-4

Renseignements généraux, 8:23-4, 25

Associated Conferences Secretariat

Rôle, 6:26

Association canadienne des automobilistes

Bill C-19, position, absence, 15:46

Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFC)

Bill C-18

Appui, 17:20, 86

Opinion, 17:86-7, 89-90

Bill C-19

Appui, 17:20, 86

Opinion, 17:88

Renseignements généraux, 17:86

Association canadienne des importateurs d'automobiles

Bill C-18

Opinion, 22:87

Participation, 22:88

Bill C-19

Opinion, 22:87

Participation, 22:88

Membres, 22:86

Renseignements généraux, 22:86



- Air transport—Cont'd**  
 Industry—Cont'd  
 Effects—Cont'd  
 Deregulation—Cont'd  
 Regional carriers, emergence, 22:71  
 Safety, 20:88, 90; 22:72-3  
 Service to remote areas, 15:18  
 Feeder lines, regulation, enforcement, concerns, 22:12-3  
 Fires on board, pilot, cabin crew, roles, 19:37  
 Flight safety record, comparison, Canada, U.S., Australia, 19:38-9  
 Mirabel/Ottawa, service, aircraft used, 21:70  
 Northern services  
 Success, 19:47  
 Weather conditions, effect, 22:74  
 Operating certificate, description, 19:24  
 Passengers per year, emplaned, deplaned, total, 22:18  
 Personnel costs (late 1970's early 1980's), comparison U.S., 19:42  
 Safety, problems, solutions, 19:7-8  
 Small operators  
 Numbers, percentage of market, 22:84  
 Safety regulations, violations, 22:83  
 Smaller communities, service, subsidization, regulation, deregulation, comparison, 21:15  
 Technological advances, 22:18-9  
 U.S.  
 Deregulation, effects  
 Accident rate, decrease, 22:8  
 Concentration, 19:34  
 Employment, 16:6-7; 19:25, 34  
 "Hub and spoke system", 6:34-5; 21:28  
 Mass transit market, 22:72, 77  
 Organized labour, 19:25; 21:25  
 Passenger miles flown, increase, 19:28  
 Safety, 15:23; 19:25-6; 20:90; 21:18-9, 28  
 Wages, 16:6-7; 19:25, 32  
 Near misses  
 Causes, 19:7  
 Increase 1982-1985, 19:32; 20:90; 21:11  
 Reporting mechanism, changes, 19:33  
 Pilot error, incidents, delays, 22:14  
 User charges, 22:84  
 World statistics, revenue passenger miles, increase, 22:18  
 See also  
 Airlines  
**Air Transport Association of Canada**  
 Background information, 22:70, 73  
 Bill C-18  
 Foreign acquisition of Canadian airlines, views, 22:76  
 Views, support, 22:70-2  
**Aircraft/aerospace industry**  
 DASH-8, use by regional carriers, 22:71  
 Turboprop, future prospects, 21:66  
**Airlines**  
 Air Bras d'Or, 19:36, 37, 45; 21:70  
 Cost structure, reduction, methods, 22:72  
 CP Air, PWA, merger, effect on employment, 20:80  
 Delta Airlines  
 Incidents, explanation, 19:25; 22:21  
 Investigation by Canadian Aviation Safety Board, 22:11-2  
 Operations in Canada, 19:24  
 Dissatisfaction rates  
 Canada, U.S., comparison, 22:59  
**Alaska**  
 Américains, relations spéciales, 29:8  
**Alberta**  
 Camionnage, industrie  
 Bill C-19, appui, 15:52  
 Situation, 15:52  
**Alberta Gas Chemicals Ltd.**  
 Bill C-18  
 Chambre des communes, Comité permanent des Transports, mémoire, CP Rail, réponse, 18:39  
 Prix de lignes concurrentielles transfrontalières, appui, 18:38  
 CP Rail, critiques, 18:39  
 «Expéditeur capiti», exemple, 18:34-5  
 Renseignements généraux, 18:33-6  
**Alberta Trucking Association**  
 Réglementation économique et la sécurité, lien, Art., référence, 15:53  
**Aller sans entraves; un guide pour la réforme des transports**, ministère des Transports  
 Chemin de fer, service aux voyageurs pas traité, 16:44  
 Système des conférences, maintien, recommandation, 5:7  
**Amell, M. R.L.,** gérant, stratégies plastiques, Canadian Industries Limited  
 Bill C-18, discussion, 17:15, 18  
 Note biographique, 17:8  
**American Association of Railroads**  
 Déréglementation, E.-U., avantages, reconnaissance, 20:10  
**American Trucking Association**, 18:74  
**Anderson, M. James** M., directeur, Ligue canadienne de transports industriels  
 Bill C-21, teneur, discussion, 12:11, 15, 16-8  
 Citation, 12:7  
 Note biographique, 12:5, 17  
**Angus, M. Iain, député (Thunder Bay-Atikokan)**  
 Chambre des communes, Comité législatif, délibérations sur Bill C-52, citation, 28:12  
**Anspach, M. R.,** administrateur de la circulation, Weyerhaeuser Canada Ltd., Prince Albert Pulp and Paper  
 Bill C-18  
 Discussion, 20:50-6  
 Exposé, 20:47-50  
**Canada**, U.S., comparison, 22:59

- Addiction Research Foundation**  
 Drug testing  
 Detection avoidance, methods, 32:37  
 Two-level method, paper on, 31:32  
 Drug use, statistics, 32:36  
*See also*  
 Railways — Drug and alcohol abuse, employee assistance programs  
 Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry
- Aeronautics Act**  
 Air cushion vehicles, 4:13  
 Operating certificate, requirements, 19:24  
 Physicians, obligation to report, legal consequences, 31:16-7  
 Safety amendments, passed June, 1985, 19:7  
 Section 5.5, CMA, involvement, 31:8
- Air Atlantic**  
 Flights offered, 15:18
- Air Canada**  
 Collective agreement, new rates and salary ladder, 21:22  
 DC-9, incident, Cincinnati, 19:37-8  
 Historical background, 21:67  
 Privatization, ministers' opinion, 15:26-7  
 Service to remote regions, lack of, 21:67
- Air Canada Act, 1977**  
 Profitability, freedom to choose routes, provisions, 21:67
- Air Nova**  
 Air freight, commitments, 15:19
- Air transport**  
 Airspace, air traffic control environment, explanation, 22:21  
 Industry  
 Accidents  
 Factors, 22:15  
 Fatalities, 1986, numbers, 19:39  
 Investigations, improvements, 22:19  
 Small aircraft, causes, 22:17  
 Air traffic controllers, mistakes, relation to work load, 22:18  
 Arctic routes, airfares, anomalies, 21:29, 77  
 Aviation activity, Canada, U.S., comparison, 22:15-6  
 Deregulation  
 Air services, north of 55, designated area  
 New carriers, entry, regulation, 21:75  
 Line, reasons, 21:73-4  
 Beginning  
 Background, 19:8; 22:7  
 Ministerial policy statement, 22:70, 79-80  
 Effects  
 Affiliation, smaller carriers with larger carriers, 19:34  
 Commuters, regional, increase, prediction, 19:43  
 Concentration, 21:11, 28  
 Ease of entry, 22:73-4  
 Employment, 19:34-5; 21:25-6  
 Labour relations, 21:25  
 Market share, 22:75-6  
 Northern communities, service, 15:20-2  
 Nova Scotia, service, 21:70
- Air Canada, Loi, 1977**  
 Rentabilité, liberté de choisir ses routes, dispositions, 21:67
- Affaires extérieures, ministère**  
 Tribunes inter-gouvernementales, position canadienne, responsabilité, 6:9
- Afrique du Sud**  
 Réseau ferroviaire, étatisation, 20:61
- Agence des perspectives de l'Atlantique (APA)**  
 Création, portée, 18:75
- Air Atlantic**  
 Vols offerts, 15:18
- Air Canada**  
 Convention collective, nouveaux taux et échelle salariale, 21:22  
 DC-9, incident, Cincinnati, 19:37  
 Historique, 21:67  
 Privatisation, opinion du ministre, 15:26-7  
 Service aux régions éloignées, absence, 21:67
- Aéroports**  
 Canada  
 Camions d'incendie, chauffeurs, nombre, rôle, 19:37  
 Contrôleurs de la circulation aérienne, augmentation, 19:40  
 Pearson International, Toronto, Ontario  
 Achaalandage, classement mondial, 19:30  
 Aéronefs, engorgements, 19:8  
 Mise en attente, accroissement, 1984 à 1985, 19:30  
 Passagers, nombre, 1985, 19:30  
 «Régulation du débit», explication, 19:33  
 Sydney, N. E., aéroport, coupures, 19:44  
 Système de navigation aérienne, matériel, normalisé par Organisation aéronautique civile internationale, 19:39  
 Trafic, comparaison, E.-U., 22:16  
 Etats-Unis  
 Denver, grandeur, 22:17  
 Dérèglement, sécurité, liens, absence, 19:28  
 Engorgement, sécurité, liens, absence, 19:28  
 Miami, lignes aériennes d'Amérique latine, entretien, problèmes, 22:19  
 Système de contrôle de la circulation aérienne, restructuration, 19:28
- Technologie, évolution, 22:16**
- Adams, honorable Willie, sénateur (Territoires du Nord-Ouest) —**  
 Bill C-19 — *Suite*  
 Routes d'hiver, entretien, 15:53  
 Témoins, 14:14-5  
 Bill C-21, teneur, 5:7; 11:21  
 Bill C-205, 35:45, 46

INDEX

(Issues 1-35 inclusive)

ACOA  
See  
Atlantic Canada Opportunities Agency

ANERA

See  
Asian-North American Eastbound Rate Agreement

Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertak-

ings

See  
Bill C-19

Act respecting national transportation

See  
Bill C-18

Act to amend the Radio Act

See  
Bill C-3, subject-matter

Act to amend the Railway Act

See  
Bill C-4, subject-matter

Adams, Brock, Senator (United States)  
Speech re deregulation and safety, 18:9, 21

Adams, Hon. Willie, Senator (Northwest Territories)

Bill C-18

Air Transport Association of Canada, 22:72

Airlines, mergers, 22:75-6

Effect on rates, 21:71-2

Airlines, safety record, comparison Canada, U.S., 22:14-5

CIL, relationship with shippers, 17:18-9

CN Rail, effect on jobs, 17:55

Iron Ore Company, 22:44-5

Motion, 24:10

Motor vehicles, shipment, methods, 17:69-70

Northern air service, 15:20-2; 22:74-5

Fares, 21:29-30, 77

Northern Transportation Company Limited, 16:24

NTA, regional representation, 16:23

Railways

Effect on competitiveness, 22:67-8

Effect on employees, 21:60-1

Transport 2000, 22:58-9

Wabush Mines, 22:69-70

Witnesses, 14:14-5

Bill C-19

Trucking, northern Canada, regulation, 15:50-2

Winter roads, maintenance, 15:53

Witnesses, 14:14-5

Bill C-21, subject-matter, 5:17; 11:21

Bill C-205, 35:45, 46

INDEX

(Fascicules 1-35 inclusivement)

ACFPC  
Voir

Association canadienne des fabricants de produits chimiques

ACPPP

Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers

AMC

Voir

Association médicale canadienne

ANERA

Voir

Asian-North American Eastbound Rate Agreement

APA

Voir

Agence des perspectives de l'Atlantique

Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis

Cabotage, répercussions

Compagnies de transport maritime, 27:9

Vraquiers, nombre, 27:10

Restriction quantitative, invocation pour limiter l'importation de

navires américains, 27:9, 12

Adams, M. Brock, sénateur (États-Unis)

Discours, déréglementation, sécurité, lien, 18:9, 21

Adams, honorable Willie, sénateur (Territoires du Nord-Ouest)

Bill C-18

Arctique, exploitation minière, 21:62

Association du transport aérien du Canada, 22:72

Chemins de fer

Compétitivité, répercussions, 22:67-8

Personnel, répercussions, 21:60-1

CIL, relations avec expéditeurs, 17:18-9

CN Rail, répercussions, emplois, 17:55

Compagnie Iron Ore, 22:44-5

Motion, 24:10

ONT, représentation régionale, 16:23

Service aérien dans le nord, 15:20-2; 22:74-5

Tarifs, 21:29-30, 77

Société des transports du nord, 16:24

Témoin, 14:14-5

Transport 2000, 22:58-9

Transporteurs aériens, fusions, 22:75-6

Tarifs, répercussions, 21:71-2

Transporteurs aériens, tradition de sécurité, comparaison,

Canada, E.-U., 22:14-5

Véhicules, expédition, mode, 17:69-70

Wabush Mines, 22:69-70

Bill C-19

Camionnage, nord canadien, réglementation, 15:50-2



LIBRARY OF PARLIAMENT

Information and Technical Services Branch,

Elaine Stone,

Prepared by

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Direction de l'information et des services techniques,

Elaine Stone,

Compilé par

(Issues Nos. 1 to 35 inclusive)

OF PROCEEDINGS

## INDEX

The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS  
*Chairman:*

# Transport and Communications

*Standing Senate Committee on*

SENATE OF CANADA

Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-88



(Fascicules nos 1 à 35 inclusivement)

DES DÉLIBÉRATIONS

## INDEX

L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS  
*Président:*

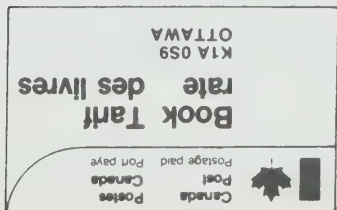
# Transports et des communications

*Comité sénatorial permanent des*

SÉNAT DU CANADA

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1988





If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Gordon Taylor, MP.

*From the Department of Environment:*

Mrs. Christina Cameron, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service.

*From Canadian Pacific Railway:*

Mr. Dennis Apedaile, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs;

Mr. Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs;

Mr. H. C. Wendlandt, General Solicitor.

*From Canadian National Railways:*

Mr. W. T. Kelley, Director, Public Affairs.

*From VIA Rail Canada:*

Mr. Hugh Porteous, Director, Government Relations and

Coordination of Special Projects;

Mr. Alain Nantel, Director, Real Estate Management.

*From Heritage Canada:*

Mr. Jacques Dallibard, Director General;

Mr. Douglas Franklin, Director, Corporate and Government

Relations.

M. Gordon Taylor, député.

*Du ministère de l'Environnement:*

M<sup>me</sup> Christina Cameron, directeur général, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux.

*Du Canadaien pacifique:*

M. Dennis Apedaile, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrielles;

M. Raymond L. O'Meara, directeur, Affaires réglementaires;

M. H. C. Wendlandt, solliciteur général.

*Du Canadaien national:*

M. W. T. Kelley, directeur, Affaires publiques.

*De VIA Rail Canada Inc.:*

M. Hugh Porteous, directeur, Relations avec les gouvernements et Coordination des stratégies spéciales;

M. Alain Nantel, directeur, Gestion immobilière.

*De la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine:*

M. Jacques Dallibard, directeur général;

M. Douglas Franklin, directeur, Relations internes et gouvernementales.



[Text]

**Senator Corbin:** Was there no amendment presented?

**Mr. du Plessis:** Apparently there was not.

**Senator Corbin:** Why not?

**Mr. du Plessis:** I have no idea.

**Senator Corbin:** That was done in the House of Commons?

**Mr. du Plessis:** Yes.

**Senator Corbin:** What about the other one?

**Mr. du Plessis:** We have the same problem there.

**Senator Corbin:** The same problem arose. They changed the English but did not change the French.

**Mr. du Plessis:** That is correct.

**Senator Corbin:** That is what happens when you pass bills in 20 minutes over there. That only justifies the need for a second house I suppose.

**The Acting Chairman:** Are there any further questions? This completes the hearing on Bill C-205, An Act to protect the heritage railway stations. Shall I report the bill today?

**Senator Robertson:** Mr. Chairman, I would report the bill without amendment, although we have some concerns. We could then give the bill an opportunity to work for a couple of years, and, if it subsequently caused problems, it could be returned to us for amendment. I would make that motion.

**The Acting Chairman:** Is it agreed?

**Senator Corbin:** To what are we agreeing?

**The Acting Chairman:** To report the bill today.

**Senator Corbin:** Without amendment?

**The Acting Chairman:** Without amendment. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Acting Chairman:** Carried. The meeting is adjourned until the call of the Chair.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Corbin:** Aucun amendement n'a-t-il été présentée?

**M. du Plessis:** Apparemment non.

**Le sénateur Corbin:** Pourquoi pas?

**M. du Plessis:** Je n'en sais rien.

**Le sénateur Corbin:** Cela a été fait à la Chambre des communes?

**M. du Plessis:** Oui.

**Le sénateur Corbin:** Qu'en est-il de l'autre?

**M. du Plessis:** C'est le même problème.

**Le sénateur Corbin:** Le même problème s'est posé? On a modifié l'anglais mais pas le français.

**M. du Plessis:** C'est exact.

**Le sénateur Corbin:** C'est ce qui arrive quand des projets de loi sont adoptés en 20 minutes à l'autre endroit. Ce qui ne fait que justifier le besoin d'une deuxième Chambre, je suppose.

**Le président suppléant:** Y a-t-il d'autres questions? Cela compète donc l'audience sur le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales. En ferai-je rapport aujourd'hui?

**Le sénateur Robertson:** Monsieur le président, je ferais rapport aujourd'hui sans amendement, bien que nous ayons quelques inquiétudes à son sujet. Nous pourrions permettre que cette loi s'applique pendant quelques années et, si elle cause des problèmes, elle pourrait toujours nous être envoyée pour modification. J'en fais la motion.

**Le président suppléant:** Est-on d'accord?

**Le sénateur Corbin:** À quoi donnons-nous notre accord?

**Le président suppléant:** Au fait de faire rapport aujourd'hui.

**Le sénateur Corbin:** Sans amendement?

**Le président suppléant:** Sans amendement. D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant:** Adopté. La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le Comité ajourne ses travaux.

[Text]

**Senator Adams:** Is there some way in which a municipality could buy other properties that are considered heritage properties?

**Mr. Franklin:** These buildings have been sold to non-profit organizations, municipalities and commercial firms. Every case is different. In one case a station was sold to a ski resort, and in another case a station was sold to a non-profit day-care centre. The buildings have been successfully recycled in this way.

**The Acting Chairman:** On behalf of the committee, thank Mr. Franklin and Mr. Dalibard for their presentation.

I have been advised by the clerk to bring to the attention of the committee two discrepancies in the English and French versions of the bill. I will ask Mr. Raymond du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel, to deal with those discrepancies.

**Mr. Raymond du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel, The Senate of Canada:** Mr. Chairman, before I address myself to that point, I should like to come back to the question asked by Senator Davey.

If this bill becomes law, any particular railway station would first have to be designated by the minister before it would be subject to the provisions of the act. So theoretically any demolition could take place prior to the designation being made by the minister. The definition section says:

... "heritage railway station" means any railway station designated by the Minister on the recommendation of the Board.

So those steps have to be pursued before it would become subject to the act.

On the question of the discrepancies between the two versions that were noted by the committee at its last meeting, I have a letter that was sent to the Director General of the National Historic Parks and Sites Directorate by a legislative counsel in the Department of Justice stating that the discrepancies in this bill could be corrected through the Miscellaneous Statute Law Amendment program. In other words, if the bill is passed by the Senate without being amended, the Department of Justice would be prepared to include the necessary corrections in the next Miscellaneous Statute Law Amendment Bill. Such a bill is expected to be tabled this fall; so, in my opinion, this amounts to an undertaking on the part of the government to delay the bringing into force of this act until the amendments are in place.

**Senator Corbin:** Is the French or English versions at fault?

**Mr. du Plessis:** Apparently there was an amendment proposed in the House of Commons, when this bill was at the committee stage that corrected the English version only. There was no French version equivalent of the amendment. The problem arises in clauses 4 and 7 of the bill.

**Senator Corbin:** Are we to understand that "Governor in Council" was changed to "Board", but the French version was not changed?

**Mr. du Plessis:** That is correct, senator. It was not changed.

[Traduction]

**Le sénateur Adams:** Y a-t-il une façon pour une municipalité d'acheter d'autres propriétés considérées comme ayant une valeur patrimoniale?

**M. Franklin:** Ces édifices ont été vendus à des organisations à but non lucratif, à des municipalités et à des firmes commerciales. Chaque cas est différent. Dans un cas, une gare a été vendue à une station de ski, dans un autre à un centre de garde sans but lucratif. Le recyclage de ces édifices a été réussi de cette façon.

**Le président suppléant:** Au nom du Comité, je remercie MM. Franklin et Dalibard pour leur exposé.

Le greffier me demande d'attirer l'attention du Comité sur deux divergences dans les versions anglaise et française du projet de loi. Je demanderais à M. Raymond du Plessis, légiste et conseiller parlementaire, de nous les présenter.

**M. Raymond du Plessis, légiste et conseiller parlementaire du Sénat du Canada:** Monsieur le président, avant de m'exprimer, je voudrais revenir à la question du sénateur Davey. Si ce projet de loi devient loi, toute gare ferroviaire aurait d'abord à être désignée par le ministre avant d'être assujettie à des dispositions de la loi. Théoriquement, donc, elle pourrait être démolie avant d'être ainsi désignée par le ministre. L'article de définition stipule:

... «gare ferroviaire patrimoniale» Gare désignée par le ministre, sur recommandation de la Commission, comme gare ferroviaire patrimoniale. . . .

Cette démarche doit donc avoir été faite avant que la loi s'applique à une gare.

Pour ce qui est de la divergence entre les deux versions relatives par le Comité à sa dernière réunion, j'ai ici une lettre qui était adressée au directeur général de la Direction des parcs et des sites historiques nationaux par le conseil législatif du ministère de la justice dans laquelle il est dit que les divergences repérées dans ce projet de loi pourraient être corrigées dans le cadre du programme courant des lois correctives. En d'autres termes, si le projet de loi est adopté par le Sénat, le ministère de la justice serait disposé à effectuer les corrections requises dans la prochaine loi corrective. Ce projet de loi devrait être déposé cette automne; il y aurait donc une entente avec le gouvernement pour qu'il retarde l'entrée en vigueur de la loi qui nous occupe jusqu'à l'adoption des amendements.

**Le sénateur Corbin:** Est-ce la version française ou la version anglaise qui est fautive?

**M. du Plessis:** À l'étape de l'étude ce projet de loi en comité à la Chambre des communes, un amendement a été proposé mais ne corrigeait que la version anglaise. Il n'y avait pas de version française correspondante. Le problème se pose à l'article 4 du projet de loi.

**Le sénateur Corbin:** Devons-nous comprendre que «gouverneur en conseil» est devenu «Commission», mais que la version française n'a pas été changée?

**M. du Plessis:** Effectivement.

[Text]

is, "No, because everybody can break the law." The point is that CP Rail is up for violation of a federal statute, and that has nothing to do with heritage.

**Senator Davey:** But my question, surely, is a legitimate one: Had this legislation been in place, could the demolition have been prevented?

**Mr. Daibard:** Monsieur le président, on ne peut pas empêcher une compagnie d'ignorer la loi. La compagnie du Canadien Pacifique a ignoré la loi en cette matière. Que ce soit n'importe quelle loi, qu'elle protège le patrimoine ou qu'elle régit les chemins de fer, si la compagnie ignore la loi, personne ne peut rien faire.

**The Acting Chairman:** Dr. Cameron, have you any comment?

**Dr. Cameron:** Mr. Chairman, I would add that subsection 5(2) states:

(1) — Any railway company that contravenes subsection which is to demolish without authorization:

— is guilty of an offence and liable to a fine of not less than \$50,000 and not more than \$1,000,000.

That is the law that would be in place.

**Senator Adams:** What if a developer wanted to buy a railway station that was in a small town so that he could develop the property, and the heritage people said he could not touch it? Where do you go from there? What would happen if the municipality said that it could not afford to demolish or renovate it, and, in the meantime, a developer proposed to buy it?

**Mr. Franklin:** Actually we do not see any particular problem there. As we see it, the important thing about this bill is that it provides an orderly procedure of review. Of course, owners of private property in Canada work on many presumptions. We are only suggesting that this orderly process be consistent with the process of designating heritage buildings that have been used by the private sector for many years. This is also consistent with zoning regulations and a variety of other rules and regulations whereby the owner of a property is somewhat limited in what he can do with a property and when he can do it.

The fact that heritage as an explicit matter cannot be dealt with through existing laws and regulations, where in communities, particularly at the grass roots level, where in some cases they have active heritage advisory committees and active municipal councils. Unfortunately, railway stations are in a class of their own and cannot be touched. Citizens feel very frustrated, and there may be some very good ideas that could come forward. We have a listing of 60 uses for redundant railway stations, such as community centres, libraries, service club centres and day-care centres. Many are used today for those purposes. We believe that is in keeping with what the citizens of Canada want.

[Translation]

à la question est: «Non, parce que tout le monde peut enfreindre la loi.» En réalité, CP Rail a violé une loi fédérale, ce qui n'a rien à faire avec le patrimoine.

**Le sénateur Davey:** Mais ma question est certainement légitime: si cette loi avait été en vigueur aurait-elle pu empêcher la démolition?

**Mr. Daibard:** Mr. Chairman, we cannot stop a company from ignoring the legislation. Canadian Pacific has disregarded the law in this area. Regardless of the nature of the legislation, whether it be designed to protect heritage railway stations or some other thing, if a company disregards the legislation, there is nothing anyone can do.

**Le président suppléant:** Mme Cameron, avez-vous quelque chose à ajouter?

**Mme Cameron:** Monsieur le président, j'ajouterais que le paragraphe 5(2) stipule:

Toute compagnie de chemin de fer qui contrevient au paragraphe (1) ...

c'est-à-dire de démolir sans autorisation:

... commet une infraction et est passible d'une amende minimale de 50 000 \$ et maximale de 1 000 000 \$.

C'est la loi qui serait en vigueur.

**Le sénateur Adams:** Qu'en est-il si un promoteur désire acheter une gare ferroviaire dans une petite ville pour mettre la propriété en valeur, mais que les défenseurs du patrimoine refusent qu'il y touche? Que faire dans un tel cas? Et qu'arriverait-il si la municipalité disait qu'elle n'avait pas les moyens de la démolir ou de la rénover et qu'entre-temps un promoteur proposait de l'acheter?

**Mr. Franklin:** En fait, cela ne pose pas de problème particulier. Selon nous, ce projet de loi a ceci d'important qu'il comporte une procédure ordonnée d'examen. Certes, les propriétaires privés au Canada agissent sur de nombreuses hypothèses. Nous ne faisons que préciser que cette procédure ordonnée soit conforme au processus de désignation des édifices patrimoniaux que le secteur privé utilise depuis de nombreuses années. Ce qui est également conforme aux règlements de zonage et à divers autres règles et règlements de zonage d'un propriétaire n'a pas toute liberté de faire ce qu'il veut avec sa propriété, ni quand il le veut.

Le fait que les questions du patrimoine ne puissent en tant que telles être réglées à l'aide des lois et règlements existants a été une source de frustration pour de nombreuses collectivités, surtout pour des citoyens de la base qui, dans certains cas, ont formé d'actifs comités consultatifs sur le patrimoine et qui sont représentés par des conseils municipaux actifs. Malheureusement, les gares ferroviaires sont dans une classe à part et ne peuvent être touchées. Les citoyens sont très frustrés, car ils estiment que de très bonnes idées pourraient être proposées. Nous avons une liste de 60 utilisations possibles pour les gares ferroviaires en trop, qui peuvent par exemple servir de centres communautaires, de bibliothèques, de centres de clubs sociaux ou de garderies. Beaucoup servent à ces fins aujourd'hui. Nous croyons que cela correspond à ce que les citoyens du Canada désirent.



[Text]

**Senator Davey:** Mr. Chairman, there have been a lot of references here to New Brunswick and Nova Scotia. I would like to make reference to Toronto because I remember well the demolition of the West Toronto CP Station. I remember the outcry and the anguish, particularly of the Mayor of Toronto, Arthur Eggleton, who indeed is still the mayor. I have a very simple question. Would that demolition not have taken place had this legislation been in place?

**Mr. Franklin:** The question is a simple one, but the answer, from our standpoint, is complex. I say that because, in reviewing the history of that particular site, the City of Toronto had three or four meetings with CP Rail. The discussions were arranged in order come up with a use for that building, including that of a farmers' market; and while those discussions were taking place, CP Rail applied to demolish the building. It seems to me that a decision at one time was made by the company to follow a certain course of action, and at that point the public was left out of the decision.

The agenda for CP Rail, as we were told by witnesses who appeared for CP Rail at the CTC hearings following the demolition of that station, was to proceed very quickly to fulfill what it felt was an obligation to modify that trackage to allow for the GO Train. The City of Toronto, on the other hand, wanted to work with its community groups. When Mr. Eggleton was a city alderman, he was charged with the specific responsibility of collaborating with community groups and local associations to find a sympathetic use for that building. I mention that because we have heard of splendid and meaningful collaboration with the community, but the fact remains that the overwhelming majority of the citizens of that community wanted that building saved on heritage grounds. Even after the fact, when the CTC reviewed the case after the building was demolished, the CTC admitted that it did not have the jurisdiction to consider that matter. The fact remains, of course, that the demolition took place and there were many repercussions. That matter is still before the courts, and evidently six years later that matter still has not been resolved.

But I will say that that single demolition caused more people in the heritage community in Canada, and many people in west Toronto—and particularly the MP at the time, Mr. Jesse Flis—to courageously jump in immediately and propose this particular bill. I do not believe there is a straightforward response to that question. At one point CP Rail withdrew its application to demolish the building and then turned around and demolished it. So CP Rail will have to answer for itself. **Senator Davey:** So the answer is neither "yes" nor "no". You are saying that this legislation would not have prevented that from happening. Perhaps Dr. Cameron could comment on that. I find it distressing to think that we could have this legislation, which I am inclined to support, but then realize that it might not prevent that kind of demolition taking place.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Chairman, that case has not yet been decided. I suppose the answer to the question

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, il a beaucoup été question du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. J'aimerais parler de Toronto parce que je me souviens bien de la démolition de la Gare du CP à West Toronto. Je me souviens des cris et de l'angoisse, surtout du maire de Toronto, Arthur Eggleton, qui est encore maire de cette ville. Ma question est très simple. Si cette loi avait été en vigueur, cette démolition aurait-elle été évitée?

**M. Franklin:** La question est peut-être simple, mais la réponse, de notre point de vue, est complexe. Je le dis parce qu'en examinant ce qui s'est passé dans ce cas-là, la ville de Toronto a rencontré trois ou quatre fois CP Rail pour discuter d'une utilisation future de cet édifice, incluant la possibilité de le transformer en marché agricole. Alors même que ces discussions avaient lieu, CP Rail a fait une demande de démolition de l'édifice. Il me semble qu'à un moment donné la compagnie a dû décider d'adopter une ligne de conduite et qu'à partir de ce moment-là le public n'a plus rien eu à dire.

Selon ce que nous ont dit des témoins qui ont comparu pour le CP Rail lors des audiences de la CTC consécutives à la démolition de la gare, le calendrier de la CP Rail était d'exécuter très rapidement ce qui lui paraissait être une obligation de modifier ce parcours au profit du train de banlieue. La ville de Toronto, de son côté, voulait travailler avec ses groupes communautaires. Lorsque M. Eggleton était échevin, il avait été chargé de trouver, en collaboration avec ces groupes et les associations locales, une utilisation heureuse de cet édifice. Je le mentionne parce qu'il a été question de collaboration splendide et significative avec la collectivité, mais il n'en demeure pas moins que la très grande majorité des citoyens de cette collectivité souhaitaient que cet édifice soit préservé pour des motifs patrimoniaux. Même après coup—lorsque la CTC a réexaminé le cas une fois l'édifice démolit—la CTC a admis qu'elle n'était pas habilitée à examiner la question. Il n'en demeure pas moins que la démolition a eu lieu et qu'elle a provoqué de nombreuses répercussions. Le dossier est encore devant les tribunaux et, six ans plus tard, n'est pas encore réglé.

Je dirais que cette seule démolition a amené un plus grand nombre de personnes s'intéressant au patrimoine au Canada et beaucoup de personnes dans l'ouest de Toronto, et particulièrement le député de l'époque, M. Jesse Flis, à prendre immédiatement position avec courage et à proposer ce projet de loi. Je ne crois pas qu'on puisse répondre directement à cette question. À un moment donné, CP Rail a retiré sa demande de démolition, puis s'est ravisé et a démoli la gare. CP Rail devra donc en répondre lui-même. **Le sénateur Davey:** La réponse n'est donc ni «oui» ni «non». Vous dites que cette loi n'aurait pas empêché cela de se produire. Le Dr Cameron pourrait se prononcer à ce sujet. Je trouve désolant de penser que nous pourrions avoir une loi comme celle-ci, que je suis porté à appuyer, mais qu'il faudrait me rendre au fait qu'elle serait impuissante à empêcher ce genre de démolition.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Monsieur le président, cette affaire n'est pas encore réglée. Je suppose que la réponse

[Text]

**Senator Robertson:** Thank you, That answers the money question that seemed to have been floating around earlier.

**The Acting Chairman:** Senator David?

**Le sénateur David:** Je pense que j'ai trouvé une réponse. Il s'agit de la différence entre le français et l'anglais. Quand on revenait à la notion de réparation, je la trouvais dans le texte français sous le mot

«modifier» effectuer un changement quelconque, notamment restaurer, rénover ou réparer

et en regardant à gauche il n'y a absolument rien. Il fallait revenir tout au haut du paragraphe pour trouver cette définition dans un autre chapitre que j'appelle «alter» ou «modifier».

Je me demande pourquoi on a de la difficulté à mettre les mêmes mots en anglais et en français aux mêmes endroits.

**Le sénateur Corbin:** Monsieur le président, je peux répondre à ce commentaire. Les textes des projets de loi sont maintenant rédigés indépendamment par deux équipes au ministère de la Justice. Une équipe rédige le texte en langue anglaise et une autre équipe rédige le texte en langue française.

Evidemment ils ne font pas ça en étant tout à fait isolés. Les deux équipes se consultent. Le français est rédigé selon les pratiques et le génie de la langue française. C'est la raison pour laquelle vous ne trouverez pas les paragraphes correspondants à l'opposé de l'une ou l'autre version.

**Le sénateur David:** Monsieur le président, je ne trouve pas cette façon de procéder géniale puisque vous parlez de génie, lorsqu'il s'agit de retrouver des textes qui ne correspondent pas aux mêmes paragraphes.

**Le sénateur Corbin:** Monsieur le président, allez le dire au ministère de la Justice. Il y a une façon de rédiger le texte français qui est tout à fait différente de la langue anglaise. On suit ainsi le génie de chaque langue. Je ne suis pas ici pour défendre le ministère de la Justice. Je vous dis ce que l'on m'a répondu lorsque j'ai fait le même commentaire que vous ce matin.

**Le sénateur David:** Monsieur le président, je ne comprends pas du tout où se pose le problème de mettre par exemple «alter» et «modifier» au premier paragraphe de l'article 2 dans la loi alors que «modifié» est au cinquième paragraphe dans la version française.

En tout cas, je crois que cette discussion n'intéresse pas nos témoins. J'avoue cependant que j'ai eu une certaine difficulté à retrouver ce dont un témoin parlait parce que je ne le retrouvais qu'en français sans pouvoir le retrouver en anglais.

**Le sénateur Corbin:** Monsieur le président, la réponse à cela c'est que les définitions d'interprétation sont données selon la séquence dans laquelle elles apparaissent dans le corps du projet de loi.

Dans le texte anglais, le mot arrive plus tôt. Dans le texte français, il arrive plus tard. Il est mis dans l'ordre d'apparition dans le texte de loi. Alors je ne fais que vous rapporter ce qu'on m'a déjà dit.

**Le sénateur David:** Monsieur le président, je pense que c'est par ordre alphabétique en plus.

**The Acting Chairman:** Senator Davey?

[Traduction]

**Le sénateur Robertson:** Merci. Cela répond à la question d'argent qui semblait flotter dans l'air antérieurement.

**Le président suppléant:** Sénateur David?

**Senator David:** I think I have an answer. There is some difference in the presentation of the French and the English texts. In the French version, the concept of repairs is found under the word «modifier», defined as

«effectuer un changement quelconque, notamment restaurer, rénover ou réparer».

No English equivalent is given immediately opposite. You have to go all the way back to the top of the page to find the English definition under «alter».

Why is it so difficult to follow the same order for both the French and English definitions?

**Senator Corbin:** I think I can answer that question. Bills are now drafted by two separate teams of draftsmen at the Department of Justice. One team drafts an English version, while a second team drafts a French version.

This is not to say that no consultation of any kind takes place. The two teams do consult each other. The French version is drafted in a style that reflects the customs and genius of the French language. That explains why corresponding paragraphs do not appear directly opposite one another.

**Senator David:** I don't find that very ingenious, Mr. Chairman, when paragraphs do not correspond to one another.

**Senator Corbin:** Well then, let the Justice Department know how you feel. There is a procedure for drafting the French text and it is completely different than the one followed for drafting the English version. Each language has its own unique features. I am not here to defend the Justice Department. I'm only telling you what I was told when I made the same comment as you this morning.

**Senator David:** Mr. Chairman, I fail to see why it would be a problem to provide a definition of «modifier» immediately opposite «alter» in section 2 of the bill. Right now, the definition is given in the fifth or sixth paragraph of the French version.

In any event, I don't think this discussion is of interest to our witnesses. I will admit, however, that I had some difficulty finding an excerpt referred to by a witness. I could find it in the French version, but not in the English one.

**Senator Corbin:** Mr. Chairman, the reason for that is that the definitions are given in the order in which the terms appear in the text.

In the English version, the word appears sooner. In the French version, it appears later. It all depends on the order of appearance, or so I was informed.

**Senator David:** I think the terms are also listed in alphabetical order, Mr. Chairman.

**Le président suppléant:** Sénateur Davey?



[Text]

**M. Dalibard:** Monsieur le président, elle n'est pas nécessaire parce que cela est déjà couvert par les règlements de la Commission des transports.

Mr. Chairman.

**Senator Robertson:** Do you know how many railway stations now designated as heritage stations are still being used as railway stations around the country?

**Mr. Franklin:** If I understand your question, Senator Robertson, you would like to know how many designated heritage stations there are?

**Senator Robertson:** Yes. How many have been designated heritage railway stations but are not vacant and are still being used?

**Mr. Franklin:** The actual number of early railway stations?

**Senator Robertson:** Yes.

**Mr. Franklin:** Because, of course, railway stations can be designated under existing procedures. There are the Commemorated Railway Stations that come under the Historic Sites and Monuments Board. Then there are all those early railway stations that have been identified as historic buildings through the Canadian Inventory of Historic Buildings. It is difficult for us to put an exact number to it. The last survey that was done over the period of approximately a year by the Canadian Inventory of Historic Buildings, under the direction of Dr. Cameron, leads us to believe that there are many hundreds of buildings that would still come within the federal purview, and that must be considered as having heritage or historic value.

**Senator Robertson:** Are they still being used as railway stations?

**Mr. Franklin:** Yes.

**Senator Robertson:** That is interesting. What happens now when a building is designated, whether it is a railway station or an historic property? For example, coming back to the money question, what happens if the owner does not want it but no one will pick it up? After a time lapse, what do you do with it if nobody wants it, if no one has the money, if the municipality will not develop it or if the local historical society does not have the funds to pursue it?

**Mr. Franklin:** The practice varies from one part of Canada to the other because jurisdictions are different; but the bottom line is that if a designated heritage building is unwanted, there to demolish or remove it.

**Senator Robertson:** Would that apply here?

**Mr. Franklin:** Well, the CTC has been administering such avenues of approach for many years; in fact, for decades. Presumably, they would continue to apply as they have. One of the strengths of this bill is that it dovetails with the Railway Act and closes that gap of accountability.

[Traduction]

**Mr. Dalibard:** It is unnecessary, Mr. Chairman, because it is already covered by the Transport Commission's regulations.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Merci, monsieur le Président.

**Le sénateur Robertson:** Savez-vous combien il y a de gares ferroviaires désignées à l'heure actuelle comme patrimoniales et qui sont encore utilisées comme gares dans le pays?

**Mr. Franklin:** Si je comprends bien votre question, sénateur Robertson, vous voulez savoir combien il y a de gares ferroviaires désignées.

**Le sénateur Robertson:** Oui. Combien de gares ont été désignées mais sont encore utilisées?

**Mr. Franklin:** Le nombre exact de gares ferroviaires patrimoniales?

**Le sénateur Robertson:** Oui.

**Mr. Franklin:** Parce que, bien entendu, les gares ferroviaires peuvent être désignées aux termes des procédures existantes. Il y a les gares ferroviaires commémoratives qui relèvent de la Commission des sites et des monuments historiques. Puis il y a ces gares ferroviaires anciennes qui ont été recensées comme édifices historiques dans l'Inventaire canadien des édifices historiques. Il nous est difficile d'en établir le nombre exact. Les derniers relevés effectués sur une période d'environ un an par le Dr. Cameron, responsable de l'Inventaire, nous portent à croire qu'il y a plusieurs centaines d'édifices qui pourraient encore relever du fédéral et qui devraient être considérés comme ayant une valeur historique ou patrimoniale.

**Le sénateur Robertson:** Sont-ils encore utilisés comme gares ferroviaires?

**Mr. Franklin:** Oui.

**Le sénateur Robertson:** C'est intéressant. Que se passe-t-il lorsqu'un édifice est désigné, qu'il s'agisse d'une gare ferroviaire ou d'une propriété historique? Par exemple, pour revenir à la question d'argent, que se passe-t-il si le propriétaire n'en veut pas et que personne ne l'achète? Après un certain moment, qu'en faites-vous si personne n'en veut ou si personne n'a l'argent, ou encore si la municipalité ne veut pas le mettre en valeur et que la société historique locale n'a pas les fonds nécessaires pour assumer ce projet?

**Mr. Franklin:** L'usage varie d'une région à l'autre du Canada en raison des contextes juridiques différents, mais, en fin de compte, si un édifice désigné comme patrimonial n'est pas prioritaire de le faire démolir ou déménager.

**Le sénateur Robertson:** Cela s'appliquerait-il dans notre cas?

**Mr. Franklin:** Eh bien, la CTC adopte cette solution depuis de nombreuses années, en fait depuis des décennies. Ces dispositions continueraient presqu'exactement à s'appliquer. Un des points forts de ce projet de loi est qu'il s'harmonise à la Loi sur les chemins de fer et comble justement cette lacune.



[Text]

try to anticipate anything. Let's just put our heads down and push ahead." I am asking you: Do you have a specific objection to that proposed amendment?

**M. Jacques Dalibard, Directeur général, Héritage Canada:** Oui monsieur le président nous nous opposons à cet amendement parce que nous estimons qu'il n'est pas nécessaire. Nous estimons que le projet de loi tel que présenté n'empêche pas, justement, ces transferts. C'est à l'avantage de toute la communauté de la conservation du patrimoine d'encourager justement ces transferts. De la façon dont le projet de loi est présenté, cela n'empêche pas du tout ces transferts.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Let us then deal with the amendment proposed by CP which would delete the word "alter" in subclause 5(1) paragraph (a) and subclause (6)(a). Do you have a substantial objection to that? I am using the word "substantial" and I am not referring to the procedural objection. Why would you want the word "alter" in those sections of the act?

**M. Dalibard:** Monsieur le président, toute altération à un bâtiment a le potentiel de le détruire. Je crois qu'il est nécessaire de réaliser qu'il faut se servir du bon sens. Donc la préoccupation de VIA avec le mot «modifier», c'est que ça les empêcherait de faire les réparations usuelles.

Je ne pense pas que l'esprit de la loi avait pour but d'empêcher les réparations usuelles. Mais une altération peut être très significative. Cela peut détruire tout le bâtiment. Nous estimons justement que ce mot «altération» est absolument capital dans le texte de la loi.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Coming to the amendments proposed by CN, surely you would not object to the amendment on substantive grounds that the minister would be required to have consultation with the affected railway?

**Mr. Dalibard:** No.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** That would be an acceptable amendment?

**Sénateur MacDonald (Halifax):** That would be an acceptable observation.

**M. Dalibard:** Monsieur le président, c'est une observation acceptable. Je ne crois pas que cela soit nécessaire dans la législation présente.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Let us come to the second amendment put forward by Canadian National. They would have what is now clause 5(3) changed so that it would read:

Subsection (1) does not apply in respect of the alteration of a heritage railway station or of any of the station's heritage features when the alteration is made in response to an emergency situation or to ensure the safe operation of the railway.

The words "or to ensure the safe operation of the railway" are what they would have added to that clause. Do you have any substantive objection to the addition of those words?

[Traduction]

cherçons pas à anticiper quoi que ce soit. Fervons les yeux et allons de l'avant». Je vous demande: avez-vous une objection précise à l'amendement proposé?

**Mr. Jacques Dalibard, Directeur Général, Héritage Canada:** Yes, Mr. Chairman, we are opposed to this amendment because we feel it is unwarranted. We feel that the bill, as it now stands, does in fact provide for these kinds of transfers. It is to the advantage of the entire heritage conservation community to encourage transfers of this nature. These are possible, given the present wording of the bill.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Examinons donc l'amendement proposé par le CP visant à supprimer le mot «modifier» du paragraphe 5(1) et de l'article 6. Avez-vous une objection de fond à cela? J'utilise l'expression «de fond» parce que je ne renvoie pas une objection de procédure. Pourquoi voulez-vous que le mot «modifier» figure dans ces parties de la loi?

**Mr. Dalibard:** Mr. Chairman, alterations of any nature to a building can potentially destroy it. In my opinion, we must rely on common sense. VIA is concerned that the word "alter" would prevent them from making the usual repairs.

I do not think that the bill was intended to put a stop every-day repairs. However, alterations can result in significant changes that can destroy the features of a building. We feel the term "alteration" is in fact crucial to the text of the bill.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** En ce qui concerne maintenant les amendements proposés par le CN, je suis sûr que vous ne vous opposeriez pas à l'amendement de fer concerné?

**M. Dalibard:** Non.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Cet amendement serait acceptable?

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** C'est une observation acceptable.

**Mr. Dalibard:** Mr. Chairman, that's a valid observation. However, I do not think that this amendment is required.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui. Venons-en au deuxième amendement proposé par le Canadien National. Il voudrait que le paragraphe 5(3) soit modifié de la manière suivante:

Le paragraphe (1) ne vise pas la modification d'une gare ferroviaire patrimoniale ou de telle de ses caractéristiques patrimoniales, découlant d'une situation d'urgence ou visant à assurer le fonctionnement sécuritaire du chemin de fer.

Ils veulent donc que l'on ajoute «ou visant à assurer le fonctionnement sécuritaire du chemin de fer» à cet article. Avez-vous des objections de fond contre cet ajout?

[Text]

into immediate use as soon as it is proclaimed. All Canadians who care about their heritage await that moment with great anticipation. On their behalf, we ask you to ensure that this legislation be implemented very soon.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** There appears to be substantial agreement among the witnesses so far as to the desirability of the purpose or intention of the bill. We were told that by the representatives of Canadian Pacific Railway, CN and VIA.

The problem seems to focus on certain proposed amendments. VIA proposes an amendment which would say that subsection (1) would not apply in respect of the sale, assignment or transfer or other disposition of a heritage railway station to a municipal authority, provided that the minister is given 90 days notice. Canadian Pacific then proposed the removal of the word "alter" from subsection 5(1) paragraph (a) and subsection 6(a). CN proposed two changes, one to clause 4 which would require consultation by the minister with the affected railway and one to subsection 5(3) to which they suggested we insert the words "... or to ensure the safe operation of the railway."

**Mr. Franklin:** We believe that the bill, as it stands, is tenable, credible and workable. We entirely concur with what Mr. Taylor said, which is that if the bill were implemented in its current form, if hypothetical problems did materialize down the road, the legislation could be changed.

It is also important to recognize that there is a regulatory aspect. The regulations provided for under the act, we believe, will satisfy many of the particular concerns of the railway companies, and that is the whole reason why we feel it is important to have that body of regulations, as well as the criteria that were mentioned a while ago to prepare for the actual designation of railway stations.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Let us take these proposed amendments which, I must confess, seemed reasonably attractive to me. What is your objection to the proposed amendment put forward by VIA which would exempt situations in which a municipal authority, such as the one involved in Antigonish, is going ahead and making what seems to be an acceptable arrangement. Why do you object to this proposed amendment?

**Mr. Franklin:** We believe that it is simply unnecessary. Unless I heard incorrectly this morning, I believe the witnesses addressed their points as minor concerns. We feel that the bill, as it stands, could work very effectively. We have heard a lot about hypothetical cases, but we do not see any evidence that these would actually come to pass.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The future is always hypothetical. It is hypothetical that we will be alive tomorrow; so let us forget that word. We are talking about real situations which people involved in this business think are worth trying to anticipate. You seem to be saying, "Let's not

[Traduction]

y a tout lieu de croire que ce projet de loi servira des son adoption. Tous les Canadiens qui s'intéressent au patrimoine attendent ce moment avec impatience. En leur nom, nous vous demandons de veiller à ce que le projet de loi soit adopté très rapidement.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Les témoins semblent s'entendre pour dire que le but et l'intention du projet de loi sont louables. C'est en tout cas ce que nous ont dit les représentants de CP Rail, du CN et de VIA Rail.

Les témoins ne s'entendent toutefois pas sur certains des amendements qui ont été proposés. VIA propose un amendement en vertu duquel le paragraphe (1) ne s'appliquerait pas à la vente, à la cession, au transfert ou à un autre mode d'aliénation d'une gare ferroviaire patrimoniale à une autorité municipale, pourvu que le ministre reçoive un avis d'opposition dans les 90 jours. Puis le Canadien Pacifique a proposé que le mot «modifier» soit retranché du paragraphe 5(1) et de l'article 6. Le CN a proposé, quant à lui, deux changements. L'un a l'article 4 qui obligerait le ministre à consulter la compagnie de chemin de fer touchée et un autre au paragraphe 5(3) auquel il est proposé d'ajouter les mots suivants: «... ou pour assurer le fonctionnement sécuritaire d'un chemin de fer.»

**Mr. Franklin:** Selon nous, ce projet de loi dans sa forme actuelle est acceptable, crédible et réaliste. Nous sommes entièrement d'accord avec ce que M. Taylor a dit, à savoir que si ce projet de loi était appliqué dans sa forme actuelle, et qu'aucun problème ne surgissait en cours de route, la loi pourrait être modifiée.

Il importe aussi de reconnaître l'aspect réglementaire. Le Règlement prévu par la loi répondra, croyons-nous, à un grand nombre des préoccupations des compagnies de chemin de fer et c'est justement la raison pour laquelle, à notre avis, il importe d'avoir un tel ensemble réglementaire ainsi que des critères qui ont été mentionnés il y a quelque temps afin de pouvoir se pré-parer à la désignation des gares ferroviaires.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Considérons ces divers amendements qui, je l'avoue, me paraissent raisonnablement intéressants. En quoi vous objectez-vous à celui proposé par VIA et qui créerait des situations d'exception dans lesquelles une autorité municipale, telle qu'Antigonish, va de l'avant en vue de conclure ce qui semble être un arrangement acceptable. Qu'avez-vous contre cet amendement?

**M. Franklin:** À notre avis il est tout simplement inutile. J'ai peut-être mal entendu ce matin, mais je crois que les témoins ont estimé qu'il s'agissait de points mineurs. Nous croyons que ce projet de loi, tel quel, serait très efficace. Il a beaucoup été prouvé qu'ils se produiraient.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** L'avenir est toujours hypothétique. Nous ne savons même pas si nous serons en vie demain, alors oublions ce mot. Nous parlons de situations réelles qu'il vaut la peine d'essayer d'anticiper, selon les gens travaillant dans ce secteur. Vous semblez dire: «Ne



[Text]

Before concluding, I would like to raise several issues that were addressed this morning by CP, CN and VIA. I believe they merit our attention.

Mr. Kelley raised the case of safety, danger and public usage of buildings. I should like to point out, however, that in several cases former CN stations have had public uses. The buildings have been recycled. I would refer to the St. Croix, New Brunswick library which is four metres from an operating line. We have documented other cases.

Certainly, safety is an important consideration, but I believe—and this phrase has been used over and over again this morning—that common sense will dictate and that certain provisions can be brought in so that the health and wellbeing of the public can be protected while maintaining the fabric of the building.

On behalf of CN, Mr. Kelley also raised the question: Why has the railway industry been singled out? Doctor Cameron emphasized that, while stations may be commemorated by the federal government, they cannot be designated under current legislation or lack of it.

We were pleasantly surprised this morning when we heard from the witnesses representing CP Rail that they now believe the railway should have the option to transfer redundant structures to some public authority to look after them after they are no longer used for railway purposes. As part of its consultation with railway companies going back some eight years, Heritage Canada actually proposed the idea of this public authority which was alluded to earlier. We proposed a holding company which would take responsibility for redundant stations.

I should tell you, though, that in 1983, Mr. Allison, who was at that time Vice President of CP Rail, wrote to us and rejected that possibility which would have been a very good opportunity to work in a collaborative fashion. On that basis, across Canada have worked toward a legislative solution to this problem, bearing in mind that there are many complexities, but that the basic framework of Bill C-205 is necessary. It grew out of the current dilemma which was, of course, highlighted by the West Toronto demolition in 1982 which indicated that there was a gap in the accountability in this country for the protection of this particular class of building. That is why Bill C-205 is so important.

Another smaller point, which I would like to raise and which was addressed as an issue by CP Rail, is that they referred to the Historic Sites and Monuments Board as a regulatory authority. That is not the case. That board is an advisory council; it is not a regulatory authority. Again, the act specifies that the Minister of the Environment has the authority both to designate and to give the final answers as to what shall be done in the case of an application to change, alter, demolish, etcetera, a heritage building.

With those points, I would like to conclude the formal part of our presentation by saying, Mr. Chairman and members of

[Traduction]

Avant de conclure, j'aimerais aborder plusieurs questions soulevées ce matin par le CP, le CN et VIA Rail et qui, selon moi, méritent qu'on s'y attarde.

Mr. Kelley a parlé de la sécurité et de l'utilisation publique des édifices désignés ainsi que des dangers qu'ils présentent. J'aimerais souligner que, dans bien des cas, les anciennes gares du CN avaient déjà été utilisées par le public. Ces édifices ont depuis été renoués. Je pourrais citer l'exemple de la bibliothèque de Ste-Croix, au Nouveau-Brunswick, qui est située à quatre mètres d'une voie de chemin de fer encore en opération. Nous pourrions vous donner d'autres exemples du même genre.

La sécurité est sûrement une question importante. Je crois toutefois, et cet espoir a été formulé à de nombreuses reprises ce matin, que le bon sens l'emportera et que certaines dispositions pourront être introduites afin de protéger la santé et le bien-être du public tout en conservant la structure des édifices.

Au nom du CN, M. Kelley a également demandé pourquoi on avait fait une distinction pour l'industrie ferroviaire. M<sup>me</sup> Cameron a souligné que les lois actuelles ne permettaient pas de désigner les gares ferroviaires comme édifices patrimoniaux, bien que le gouvernement fédéral puisse déclarer qu'il s'agit d'édifices commémoratifs.

Nous avons été heureux d'apprendre ce matin des représentants de CP Rail que celle-ci croit maintenant que les compagnies de chemin de fer devraient pouvoir remettre les édifices qu'ne servent plus aux autorités publiques pour que celles-ci s'en occupent. Il y a près de 8 ans, dans le cadre de ses consultations avec les compagnies de chemin de fer, la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine avait formulé cette proposition. Nous avions en effet proposé qu'une société de portefeuille s'occupe des gares désaffectées.

Et pourtant en 1983, M. Allison, qui était alors vice-président de CP Rail, nous écrivait pour nous indiquer que la compagnie rejetait une proposition qui nous aurait permis de travailler en collaboration avec elle. En conséquence, nous tentons, depuis des années de concert avec les Canadiens voués à la protection du patrimoine, de trouver une solution législative à ce problème, n'oubliant jamais que la question est très complexe mais que le fondement sur lequel repose le projet de loi C-205 est essentiel. L'importance de celui-ci est d'ailleurs apparue lorsque la gare de Toronto ouest a été démolie en 1982 indiquant ainsi qu'on avait oublié de protéger ce type d'édifices.

J'aimerais faire une autre petite remarque concernant une observation formulée par les représentants de CP Rail. Ils ont en effet mentionné que la Commission des lieux et monuments historiques du Canada avait un pouvoir de réglementation, ce qui n'est pas le cas. Cette commission agit en tant que conseil consultatif et non comme organisme de réglementation. Je répète que, selon le projet de loi, le ministre de l'Environnement a le pouvoir de désigner et de rendre une décision définitive lorsqu'une compagnie de chemin de fer a demandé l'autorisation de modifier ou de démolir un édifice patrimonial.

Monsieur le président et membres du Comité, j'aimerais conclure la partie officielle de notre exposé en soulignant qu'il



[Text]

[Traduction]

lois étaient anticonstitutionnelles parce que les compagnies de chemins de fer étaient régies par le gouvernement fédéral.

Quand une compagnie de chemins de fer présente une demande pour démolir une installation, demande qu'on présentait autrefois à la Commission canadienne des transports et maintenant à l'Office national des transports, la réponse de l'organisme de réglementation fédéral repose sur des critères relatifs à l'entreprise ferroviaire. La décision du Comité des transports par chemins de fer de la Commission canadienne des transports datée du 28 avril 1983, au sujet de la démolition de la gare du CP de l'ouest de Toronto montre concrètement que la réglementation existante ne tient pas compte de la protection du patrimoine. Bien que cinq des treize témoins aient comparu devant le Comité des transports par chemin de fer pour parler de la valeur patrimoniale de la gare de Toronto ouest, leur témoignage n'a servi à rien. Dans son rapport de 41 pages, le Comité les a tous rejetés en une phrase. Donc, le problème existe toujours. L'Office national des transports n'a ni le mandat ni les compétences pour déterminer la valeur patrimoniale d'un édifice. Nous croyons que le projet de loi C-205 permettra de résoudre ce problème.

Par ailleurs, nous nous retrouvons souvent dans une situation qui pourrait avoir des conséquences regrettables. En effet, lorsque les compagnies de chemin de fer acceptent de vendre une gare qui ne sert plus, elles insistent souvent pour que celle-ci soit déplacée. Cette condition pose évidemment un problème majeur, parce que le déménagement d'un édifice patrimonial détruit presque toujours le milieu qui l'entoure. De plus, un tel déménagement coûte très cher et peut, comme ce fut le cas avec la gare de Dundas en 1987, occasionner la destruction de l'édifice. Le projet de loi C-205 aborde également cette importante question. De fait, toute modification à la structure d'une gare ferroviaire, qu'il s'agisse de remplacer des portes ou des fenêtres ou de modifier la signalisation, doit être apportée conformément au projet de loi C-205. Cette mesure est encore une fois tout à fait conforme aux lois et règlements qui concernent le patrimoine à tous les niveaux de compétence et dans tout le pays.

Le projet de loi C-205 est tout particulièrement intéressant parce qu'il prévoit que les personnes intéressées pourront participer à des réunions publiques organisées par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Cette disposition permettra aux habitants d'une communauté où se trouve une gare susceptible d'être démolie de faire connaître leur opinion à ce sujet comme ils peuvent déjà le faire pour d'autres édifices patrimoniaux.

Certaines personnes ont affirmé que le fait de désigner un édifice comme gare patrimoniale pourrait être préjudiciable sur le plan économique et restreindrait les droits du propriétaire. Tout au contraire! En vingt ans d'existence, le processus canadien de désignation de lieux et monuments historiques a maintes fois permis d'augmenter la valeur des édifices désignés. En outre, les propriétaires des édifices patrimoniaux désignés qui désirent rénover ceux-ci peuvent obtenir un financement de diverses sources privées et publiques.

When a railway company makes an application to demolish a structure, formerly to the Canadian Transport Commission and now to the National Transportation Agency, the response by the federal regulatory body is based on criteria relating to the Canadian Transport Commission dated April 28, 1983, in the matter of the demolition of the West Toronto CP station, provides documentary evidence that existing regulations do not address heritage matters. Although five of the 13 witnesses in this case appeared before the Railway Transport Committee to speak about the heritage value of the West Toronto Station, their testimony amounted to nothing. In its 41-page decision the RTC dismissed all of this testimony in one sentence. The problem continues to this day. The National Transportation Agency has neither the mandate nor the expertise to evaluate the possible heritage value of a building. We believe that Bill C-205 successfully addresses this problem.

Another regrettable situation occurs very often when the railway companies agree to sell a redundant station but, at the same time, insist that the station be moved. This presents a fundamental problem, because moving a heritage building nearly always destroys its context. It is also expensive and, as in the case of the Dundas station in 1987, moving can also cause the destruction of the building. Bill C-205 also speaks to this important preservation issue. In fact, any proposed change to the fabric of a railway station, such as replacing doors or windows, or erecting signage, must be done in compliance with Bill C-205. This measure relating to proposed changes to a station is again wholly consistent with heritage legislation at every jurisdictional level and throughout the entire country.

One of the most appealing aspects of Bill C-205 is that it calls for the participation of interested citizens through public meetings to be held by the Historic Sites and Monuments Board of Canada. This provision will enable the people in a community where the demolition of a station is under consideration to voice their views, as they are now able to do regarding other heritage buildings.

It has been argued that designating a station as a heritage structure will be economically injurious and will restrict the property rights of the owner. On the contrary, during 20 years in Canada, the process of heritage designation has proven over and over again to enhance the value of buildings. Moreover, designated heritage structures become eligible for funding from a variety of public and private sources to assist in the renovation.

[Text]

The telegrapher would then go home for the night and they would close the doors, and we kids could go out and play les enfants, nous pouvions sortir et jouer au train, ce que nous nous empressions de faire. Nous avions beaucoup de plaisir. Nous avons grandi à l'ombre des trains. Nous voulons savoir si cette gare sera surveillée une partie de la journée.

**The Acting Chairman:** If there are no further questions, that completes the testimony of Via Rail Canada, and, on behalf of the committee, I thank the witnesses.

The next witnesses are officials from Heritage Canada.

**Mr. Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations, Heritage Canada Foundation:** Thank you, Mr.

Chairman. The Heritage Canada Foundation is pleased to appear before the Senate Committee on Transport and Communications to speak to Bill C-205. As the principal national, volunteer, non-profit organization concerned with our built environment, Heritage Canada has been seeking a solution to the problem of protecting important, early railway stations since 1973.

Since 1982, however, this problem has had a high priority for our organization. The demolition of the West Toronto CP station in November 1982 riveted the attention of our own members as well as municipalities, provincial governments and concerned citizens across Canada. The biggest lesson that we learned from the West Toronto fiasco was that federal legislative action was essential to prevent future incidents of this kind.

Mr. Chairman and members of this committee, Bill C-205 gives us hope for the future of this exceptionally important class of heritage buildings, or what survivors of it. Why do Canadians want this legislation? As Heritage Canada has stated many times, good will alone will not protect Canada's heritage railway stations. We see the strength of the bill precisely as its explanatory note states: that it provides "efficient mechanisms that would allow concerned citizens to make timely objections to the alteration, removal or demolition of railway stations of historical or cultural value and to ensure their conservation in the public interest." Thus, Bill C-205 is entirely consistent with heritage legislation adopted by provincial and municipal jurisdictions in Canada during the past 20 years. Today, nearly all identified heritage property in Canada, both public and private, is eligible for some form of legislative protection. Until now, however, the railway stations have remained an obvious exception. Municipalities and provinces alike have attempted to protect railway stations through heritage legislation, but the railway companies have successfully argued that these laws are *ultra vires*, because the railway companies are regulated federally.

**Mr. Douglas Franklin, directeur, Relations avec le gouvernement et les entreprises, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine:** Merci, monsieur le président. La Fondation canadienne pour la protection du patrimoine cherche depuis 1973 une solution au problème que pose la protection d'importantes anciennes gares de trains.

Les témoins suivants sont des représentants de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine.

Je remercie au nom du Comité.

**Le président suppléant:** Comme vous n'avez pas d'autres questions à poser aux représentants de Via Rail Canada, je les

remercie au nom du Comité.

Monsieur le président, membres du Comité, le projet de loi C-205 nous permet d'avoir confiance en l'avenir réservé à cette catégorie exceptionnellement importante d'immuebles patrimoniaux, ou de ce qu'il en reste. Pourquoi les Canadiens veulent-ils de ce texte de loi? Comme les représentants de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine l'ont souvent répété, la bonne volonté ne suffit pas pour protéger les gares patrimoniales du Canada. L'intérêt du projet de loi réside précisément dans sa note explicative où l'on dit qu'il « vise à mettre à la disposition des citoyens intéressés des mécanismes efficaces leur permettant d'exprimer leur opposition à la modification, l'enlèvement ou la démolition des gares ferroviaires présentant une valeur historique et culturelle ainsi qu'à assurer la conservation de ces gares dans l'intérêt du public ». Le projet de loi C-205 correspond parfaitement à l'esprit des lois sur le patrimoine adoptées par les provinces et les municipalités canadiennes au cours des vingt dernières années. Aujourd'hui, presque tous les immeubles considérés comme ayant une valeur patrimoniale, qu'ils soient publics ou privés, peuvent bénéficier d'une certaine protection aux termes de la législation. Jusqu'à maintenant, toutefois, les gares ferroviaires ont manifestement fait exception. Les municipalités et les provinces ont bien tenté de protéger les gares patrimoniales au moyen de textes de loi sur la protection du patrimoine, mais les compagnies de chemins de fer ont soutenu avec succès que ces

[Traduction]



[Text]

railway stations as per the definition contained in the bill, they will proceed as they have been proceeding.

procéderont comme à l'accoutumée.

[Traduction]

sociétés ferroviaires ne posséderont aucune gare ferroviaire conforme à la définition figurant dans le projet de loi, elles

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il me sem-

ble que vous étudiez ma question. Présignons que la négociation en cours prenne un certain temps, alors que les diverses démarches que vous mentionnez se fassent très rapidement—et je présume que vous insisterez là-dessus. Il est fort possible que la loi soit proclamée avant la fin de la négociation avec la municipalité. Qu'arrivera-t-il en pareil cas? Le projet de loi s'appliquera-t-il? Si l'on recommande que cette gare soit désignée gare patrimoniale, le projet de loi s'appliquera-t-il ou cette négociation en particulier y sera-t-elle soustraite?

**Mme Cameron:** Non, si l'on présume que les dispositions du projet de loi seront en vigueur et que la Commission poura recommander au ministre de désigner des gares ferroviaires patrimoniales, et si l'on présume en outre que la gare d'Antigonish deviendra une gare ferroviaire patrimoniale. Pour ce qui est de la recommandation, vous remarquerez que le délai prévu pour désigner la gare est de six mois à partir du moment où la société présente une demande et celui où la décision finale est rendue. Si une municipalité est favorable à ce projet et désire qu'on régle le sort d'une gare ferroviaire, tous ceux d'entre nous que le patrimoine préoccupe ont intérêt à trouver une solution. Je ne vois pas pourquoi le ministre retarderait les choses. Nous avons tout intérêt à accélérer le processus de façon à ce qu'on protège adéquatement une gare de plus.

**Le sénateur Doyle:** Parmi les bâtiments dont vous êtes actuellement chargés, y en a-t-il qui contiennent des billards électriques destinés à divertir les voyageurs qui attendent le train?

**M. Nantel:** À ma connaissance, aucune des gares dont nous assumons le contrôle ou la gestion est dotée de ce genre d'appareils.

**Le sénateur Doyle:** Ma question ne s'adresse donc pas à vous; j'essaierai de l'adresser à quelqu'un d'autre. Dans d'autres gares ferroviaires, des sections entières contiennent actuellement des billards électriques; je me demande si les modifications qu'on y a apportées pour installer ces appareils ont été considérées comme des travaux d'entretien, de réparation, de rénovation, ou comme un obstacle à l'objectif qui consiste à préserver des bâtiments patrimoniaux?

Ma deuxième question a trait à la protection du public. J'aimerais savoir qui s'occupe des gares désaffectées. On vient tout juste d'évoquer ce qui pourrait se produire quand des trains filent à toute allure le long des quais non surveillés. Est-ce que tous les quais de gare dont vous avez la responsabilité sont surveillés 24 heures sur 24?

**M. Nantel:** Non, certainement pas.

**Le sénateur Doyle:** Sont-ils surveillés aux heures où les trains circulent?

**Mr. Nantel:** No, service is provided when the trains arrive and depart, but not around the clock.

**Le sénateur Doyle:** Je me souviens, pour avoir fréquenté les gares, et surtout celles des petites villes, que les gares fonctionnaient pendant une période donnée de la journée. Après quoi,

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It seems to me

that you are ducking my question. Let us say that the negotiation now in process takes some time while, on the other hand, the various steps which you mention take place quite rapidly—as I assume you would urge. It may well be that the proclamation will be in effect before the negotiation with the town has been completed. What happens in that case? Will the bill apply? If there is a recommendation that that case be considered for designation, will the bill apply or does this particular negotiation escape?

**Dr. Cameron:** No, assuming that the provisions of the bill are in place and the board can proceed to recommend to the minister the designation of heritage railway stations; also assuming that the Antigonish station becomes a heritage railway station. You will notice that the outside timeframe under which the station can be included, in terms of making a recommendation, is six months from the time the company makes an application to the time that the final decision is rendered. In the case of a sympathetic municipality and the plight of a station, a solution is in the interests of all of us who are concerned about heritage. I do not see why the department would be a bottleneck. We would have every interest in expediting the process in order to ensure that one more station was well looked after.

**Senator Doyle:** Are any of the buildings, for which you have responsibility at the present time, offering pinball machines as a source of entertainment for people waiting for trains?

**Mr. Nantel:** To my knowledge, none of the stations that we control or manage has that kind of equipment.

**Senator Doyle:** Then the question is not for you, and I shall try to plant it elsewhere. There are whole sections of other railway stations that are now filled with pinball machines, and I wonder if the alterations to accommodate these machines were considered as maintenance, repair, renovation or as fringing a heritage purpose?

My second question has to do with the protection of the public and who takes care of stations that are not in use today. A question was raised just a moment ago as to what might happen with trains whizzing by unattended platforms. Are all of the platforms for which you are responsible tended 24 hours of the day?

**Mr. Nantel:** No, definitely not.

**Senator Doyle:** Are they attended during the period when the trains are coming or going?

**M. Nantel:** Non, on a un service au moment de l'arrivée et du départ des trains mais pas durant 24 heures.

**Senator Doyle:** It is my recollection from being around railway stations, particularly in smaller communities—namely, that there was a set time when the railway station functioned.



[Text]

sentation d'un groupe, on préfère canaliser cette préoccupation à la municipalité et nous, finalement, en arriver à une entente avec une municipalité pour protéger cette gare. Donc, dans ce cas-là les démarches sont déjà en cours. Je vous remercie, monsieur le président.

**The Acting Chairman:** Thank you very much, Mr. Nantel, Senator Stewart?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Nantel, as I understand the representation from VIA, the company would like to see an addition made to the bill which would add a new subsection. This would come after subsection 5(4), would be designated subsection 5(5) and would read as follows:

Subsection (1) does not apply in respect of the sale, assignment, transfer or other disposition of a heritage railway station to a municipal authority, provided that the minister is given a 90-day notice.

In other words, the ordinary process set forth and required by the bill would not apply in a case where the transfer or assignment, et cetera, was being made to a municipal authority. Is that correct?

**Mr. Nantel:** Yes, it is.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** In other words, you think that the bill might have the effect of making it more difficult in the sense of prolonging the process, rather than expediting it?

**Mr. Nantel:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Very well. Let us take the two cases that we have been talking about. In the case of Orangetide, you have actually negotiated with the municipal authority and that is a settled case; is that correct?

**Mr. Nantel:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Therefore this bill does not apply to it. However, let us go to the Antigonish case. I gather from what we have just been told that you are actually in the process of making an arrangement with the Municipality of the Town of Antigonish. What would be the effect on that transaction if this bill were to become law within the next week? Would it interrupt the negotiation that is now in process, or is the negotiation so far along that it would not come under this new law?

**Mr. Nantel:** Je ne crois pas que ce soit une gare à caractère patrimonial pour le moment. Donc, si cette loi était adoptée dans les semaines qui viennent, personnellement n'ayant pas de classification, cette loi ne s'appliquerait pas et je poursuivrais mes négociations. C'est la façon dont je l'interprète.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Perhaps Dr. Cameron can help us with this matter. Surely this bill would open up the prospect of someone initiating its designation as a heritage station, and, in that case, all of the requirements of the legislation would apply to it. Is that not correct?

**Dr. Cameron:** First, if the bill is passed it will then have to be proclaimed, regulations written and criteria established. The board will then have to take into consideration nominations. In the meantime, since the companies will not have any

[Traduction]

it to protect the station. In that particular case, the process is already under way. Thank you, Mr. Chairman.

**Le président suppléant:** Monsieur Nantel, je vous remercie beaucoup. Sénateur Stewart?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur Nantel, si je comprends bien la demande de VIA, la société ferroviaire voudrait faire ajouter un nouveau paragraphe au projet de loi. Ce paragraphe 5(5) suivrait le paragraphe 5(4) et se lirait ainsi:

Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'aliénation—notamment par vente ou cession—d'une gare ferroviaire patrimoniale à une autorité municipale, sauf si le ministre reçoit un préavis de 90 jours.

Autrement dit, le processus habituellement prévu dans le projet de loi ne s'appliquerait pas lorsque la gare serait cédée ou confiée à une autorité municipale. Est-ce exact?

**Mr. Nantel:** Oui, c'est exact.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** En d'autres mots, vous pensez que le projet de loi risque de compliquer les choses, c'est-à-dire de prolonger le processus au lieu de l'accélérer?

**Mr. Nantel:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien. Prenons les deux exemples dont nous avons parlé. Dans le cas d'Orangetide, vous avez effectivement négocié avec les autorités municipales et l'affaire est réglée, n'est-ce pas?

**Mr. Nantel:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Par conséquent, le projet de loi ne s'applique pas à ce cas-là. Prenons maintenant le cas d'Antigonish. Si je comprends bien ce qu'on vient de nous dire, vous prenez actuellement des dispositions avec la municipalité d'Antigonish. Quelles seraient les conséquences sur cette transaction si le projet de loi était adopté d'ici la semaine prochaine? La négociation en cours serait-elle interrompue, ou est-elle si avancée qu'elle ne serait pas visée par la nouvelle loi?

**Mr. Nantel:** I don't believe that it is classified as a heritage station at present. Therefore, if the bill were adopted in the next few weeks, it would not apply to this station, since it does not enjoy a heritage designation. I would therefore continue my negotiations. That is my interpretation.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mme Cameron pourrait peut-être nous aider à répondre à cette question: le projet de loi permettrait certainement à quelqu'un de désigner cette gare comme étant une gare patrimoniale et, dans ce cas, toutes les dispositions de la loi s'y appliqueraient. N'est-ce pas exact?

**Mme Cameron:** Tout d'abord, si le projet de loi est adopté, il faudra alors le proclamer, rédiger son règlement d'application et établir des critères. Ensuite, la Commission devra tenir compte des désignations proposées. Entre temps, comme les

[Text]

[Traduction]

Consequently, this role to be played by municipalities and the proposed amendment, I believe, would contribute, in some cases—I would not say all cases—to the preservation of stations whose heritage character ought to be preserved.

The other matter that was briefly touched upon was repairs. As we are responsible for the management of over 700 stations across the country, we have set up a system for maintenance and regular inspections, which must be carried out to determine what condition the stations are in. These inspections and maintenance inevitably entail repairs, which must be made in order to keep the building in good condition. In my view, the repairs should be done before they become urgent. I think it is better—and I'm sure everyone would agree—to repair a roof before it starts leaking. Essentially, at that point the damage is already done. We've had several such cases.

In the bill, the definition of the word "alter" includes "repair". I think repairs that are part of the normal maintenance cycle should not be included in this definition. However, I realize that when a repair requires a major alteration, which I believe is what the definition is intended to cover, it is no longer a minor or routine repair; it becomes an alteration or a restoration or a renovation, which is where the definition comes in. That would leave it to us, like any good landlord—or, as the Civil Code puts it, any good father—to ensure that the buildings are maintained and, when necessary, repaired.

I know the Orangedale case was mentioned this morning. I would like you to know, Senator, that an agreement was signed with the municipality in 1988. Essentially, the municipality will get the station under a long-term lease; it intends to use it as a museum and a municipal library. VIA Rail will contribute approximately \$20,000 to restore the waiting room, which we will continue to use.

In the case of the Antigonish station, last year we spent \$50,000 to restore the exterior, and we are currently negotiating with a group interested in preserving the station's heritage.

I would like to impress upon the Honourable Senators that we would prefer to negotiate with a municipality. Municipalities are permanent institutions. Many groups may be interested in heritage preservation, and that is highly commendable. In my experience, however, they often lack the means and financial resources to assume what is, in many cases, an enormous responsibility. The costs of restoration, involving preservation of the building's architectural and heritage integrity, are often substantial. Consequently, when we receive a submission from a group, our usual procedure is to approach the municipality and ultimately to conclude an agreement with

Donc, ce rôle des municipalités et l'amendement que l'on a suggéré, je crois, faciliteraient dans certains cas, je ne veux pas dire dans tous les cas, la conservation de certaines gares dont le caractère patrimonial mérite d'être conservé.

L'autre aspect qui a été brièvement touché c'est la question des réparations. Étant responsable de la gestion d'au-delà de 700 gares au pays, nous avons instauré un système d'entretien et d'inspections régulières qui doivent être faites pour voir dans quel état sont ces gares. Ces inspections ainsi que l'entretien doivent être faites pour s'assurer que le bâtiment demeure en bon état. Les réparations, quant à moi, devraient être faites avant que se présente un état d'urgence. Je pense qu'il est préférable, et tout le monde le sait, de réparer une toiture avant qu'elle commence à couler. À toutes fins pratiques, à ce moment-là, déjà les dégâts sont faits. On a eu plusieurs cas comme ceux-là.

On trouve dans le texte du projet de loi une définition de modifier qui inclut la notion de réparer. Je crois que ces réparations qui font partie du cycle normal d'entretien d'un bâtiment ne devraient pas être incluses dans cette définition. Par ailleurs, je reconnais fort bien que si une réparation nécessite une modification majeure tel que, je pense, l'esprit de la définition veut bien l'entendre, qu'à ce moment-là ce n'est plus une réparation mineure ou quotidienne, ça devient une modification ou ça devient une restauration, une rénovation et à ce moment-là la définition s'applique. Ça nous laisserait, nous, le soin de faire ce que tout bon propriétaire doit faire ou suivant une définition du Code civil, tout bon père de famille c'est-à-dire de voir à ce que les bâtiments soient entretenus et le cas échéant que les réparations soient faites.

Je sais que le cas de Orangedale a été soulevé ce matin. Je tiens à vous dire, monsieur le sénateur, qu'en 1988 une entente a été conclue avec la municipalité. La gare, à toutes fins pratiques, va être louée à long terme à cette municipalité qui entend l'utiliser pour en faire un musée ainsi qu'une bibliothèque municipale. La participation de VIA Rail sera de l'ordre de 20,000\$ pour restaurer la salle d'attente que nous allons continuer d'occuper.

Dans le cas de la gare d'Antigonish, l'an dernier nous avons investi 50,000\$ pour restaurer l'extérieur et nous sommes actuellement en discussion avec un groupe soucieux de la conservation du patrimoine de cette gare.

J'aimerais faire comprendre aux honorables sénateurs que, quant à nous, il est préférable de négocier avec une municipalité. Une municipalité demeure une institution permanente. Plusieurs groupes peuvent avoir des intérêts de conservation du patrimoine, ce qui est fort louable, mais souvent et mon expérience me permet de le dire, ces groupes n'ont pas les moyens ni les ressources financières pour assumer ces responsabilités qui souvent sont énormes. Les coûts de restauration quand on veut y conserver l'intégrité patrimoniale ainsi que l'intégrité architecturale souvent nécessitent des déboursés considérables. Donc notre cheminement normal c'est qu'à partir d'une pré-



We recognize that the federal government has an interest in receiving adequate notice of our intention to transfer a station to a municipality that it might contact its provincial counterparts to ensure that the province is aware of this impending transfer, and will have an opportunity to take the necessary steps to ensure that the station is adequately protected; but we wonder whether it is the legislator's intent to impede transfer of stations from federal to provincial jurisdictions. If this is not the case, we would suggest that this amendment might significantly assist us in our dealings with municipalities, because they are our principal clients. We can cite many examples already, such as Orangedale and Antigonish, where we have transferred, or are in the process of transferring, historic stations to responsible municipal authorities.

With those thoughts, I will ask Mr. Nantel to tell you a bit about our operations.

**Mr. Alain Nantel, Directeur de la gestion immobilière, VIA Rail Canada:** Avec votre permission, monsieur le président,

j'aimerais revenir sur une dimension importante qui a été soulevée par M. Porteus. C'est de faciliter autant que possible l'implication des municipalités dans la conservation du patrimoine de certaines gares.

Étant responsable et directeur de la gestion immobilière à VIA Rail, toutes mes expériences, et j'en ai eu plusieurs, ont d'une façon ou d'une autre impliqué les municipalités. Je pourrais vous citer l'exemple de la gare de St. Mary's en Ontario qui sera ouverte officiellement lundi prochain où c'est grâce à toutes fins pratiques, à l'initiative de la municipalité, et à des ententes qui ont été signées avec la municipalité que cette gare a été complètement restaurée dans son état original en protégeant toutes ses caractéristiques patrimoniales. Ce genre d'initiative, quant à moi, doit être encouragée.

Un autre exemple est celui d'Action Vale au Québec, que vous connaissez peut-être, qui est une réussite absolument spectaculaire de conservation d'un bâtiment ferroviaire, d'une gare proprement dite que nous utilisons d'ailleurs puisque nous sommes de la municipalité la salle d'attente.

Je devrais peut-être mentionner la gare du Palais puisque c'est probablement une des réussites les plus spectaculaires. A toutes fins pratiques, comme vous le savez, la gare du Palais appartient à la ville de Québec. C'est grâce à un bail emphytéotique à long terme que VIA Rail a pu entreprendre des travaux majeurs de rénovation lesquels ont été faits évidemment en consultation avec la municipalité. Dans certains cas nous avons dû faire appel à l'héritage Canada pour nous aider et nous conseiller sur certaines décisions qui étaient difficiles à prendre en matière d'aménagement de façon à conserver toutes les caractéristiques tant architecturales que patrimoniales.

Je pourrais vous citer plusieurs autres exemples et je vous encourage d'aller voir la gare d'Halifax qui vient d'être complétée cet été qui, quant à moi, représente un succès de rénovation. Il faut bien comprendre que ces gares-là avaient été construites à l'époque où ces bâtiments étaient d'une qualité remarquable. Dans la mesure de nos moyens, financiers, techniques,

[Traduction]

servation du patrimoine et que les municipalités appartiennent aux provinces.

Nous reconnaissons que le gouvernement fédéral veuille être officiellement avisé de notre intention de céder une gare à une municipalité, afin qu'il puisse communiquer avec son homologue provincial et s'assurer que la province est au courant de cette cession imminente, et qu'il puisse prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que la gare soit bien protégée, mais nous nous demandons si le législateur entend faire obstacle à la cession de gares du gouvernement fédéral aux provinces. Si tel n'est pas le cas, nous estimons que cet amendement pourrait nous être grandement utile dans nos négociations avec les municipalités, car elles constituent nos principaux clients. Nous pouvons déjà citer de nombreux exemples de municipalités, comme Orangedale et Antigonish, où nous avons cédé, ou sommes en voie de céder, des gares historiques aux autorités municipales responsables.

Sur ce, je demanderais à M. Nantel de vous entretenir un peu de nos activités.

**Mr. Alain Nantel, Directeur of Property Management, VIA Rail Canada:** With your permission, Mr. Chairman, I would like to return to an important point raised by Mr. Porteus: the idea of making it as easy as possible for municipalities to become involved in preserving the heritage of certain railway stations.

In my experience as Director of Property Management at VIA Rail, and I have considerable experience, municipalities have always been involved in one way or another. For example, there is the station in St. Mary's, Ontario, which will be officially opened next Monday. Essentially, it is as a result of the municipality's initiative and by means of agreements signed with the municipality that the station was fully restored to its original state and all its heritage features were protected. In my view, this type of initiative should be encouraged.

Another example is Action Vale, Québec. Perhaps you are familiar with it. It is a magnificent illustration of successful preservation of a railway building, an actual station, which we are using in fact since we are subletting the waiting room from the municipality.

I should perhaps mention the Palais station, since it is probably one of the most outstanding success stories. Essentially, as you know, the Palais station belongs to the City of Québec. Under a long-term emphyteutic lease, VIA Rail undertook major renovations, which were carried out in consultation with the municipality, of course. In some cases, we had to call on the municipality for assistance and advice with regard to certain difficult decisions that had to be made concerning facilities so as to preserve all the architectural and heritage features.

I could mention a number of other examples. I encourage you to visit the Halifax station, which was completed just this summer; the renovations are, in my opinion, excellent. It is important to note that those stations were constructed at a time when such buildings were of exceptional quality. In so far as our financial, technical and other resources allow, we are



[Text]

Mr. Nantel, our director of property management, could talk to you in some detail about our concerns on this particular issue. Certainly, to take one small example, if we were to install escalators and elevators in the Toronto Union Station— which are long overdue and are required, we would be making significant repairs which will greatly change the nature of that station. If stairways are considered heritage features, this is a major innovation.

Perhaps the board, in its wisdom, would say, “Obviously, this is a required change which so outweighs this heritage feature that it should be permitted to go ahead.” But one could project this on to many other items and imagine real conflicts between heritage preservation and adaptation for those with special needs.

For example, do you preserve heritage ticket counters, which are too high for people with wheelchairs to look over? Obviously, from an aesthetic and heritage point of view, they are an important element of the station, yet they are in obvious conflict with the legislation and aspirations of people with special needs.

In Quebec City where, as railway companies, we were not always as sensitive to the bilingual imperatives of the country, we have signs dating from the earlier portion of the century in English only. Obviously they are of significant heritage value but are in clear conflict with the law on official languages.

As Mr. Thacker suggested in the House of Commons, it is important to have a bill on heritage enshrined in the legislation so that these matters can be dealt with. However, we would feel more comfortable with the bill if this issue were addressed, and some indication had been given that the legislators had considered this problem and had given some sort of direction as to how these things would be traded off when it came to regulations and the quasi judicial processes involved.

We were pleased that the House of Commons committee recognized our concern about transfers between railway companies and that this matter is recognized in the bill. However, there was one other concern that we raised, and might have explained more effectively before the commons committee— namely, our dealings with municipalities.

We distributed to you our suggested second amendment, which questions the imposition of a regulatory process on the transfer of stations from the railways to municipalities, who presumably are the people most immediately concerned with the preservation of their heritage stations and, therefore, are at least likely to be interested in demolishing or derogating from the heritage features of their station. We questioned whether a full application to the minister is required; and whether potential hearings are a requirement on this kind of issue, especially since the provinces, as Dr. Camerton has already discussed, have responsibility within their own spheres for heritage preservation. Municipalities are the creatures of the provinces.

[Traduction]

Dans sa sagesse, la Commission jugerait peut-être que des rénovations nécessaires qui sont à ce point plus importantes qu’une caractéristique patrimoniale devraient être autorisées. Mais le même problème pourrait se poser dans beaucoup d’autres domaines et l’on peut facilement imaginer des incompatibilités graves entre la préservation des gares patrimoniales et leur adaptation en fonction des usagers présentant des besoins spéciaux.

Par exemple, doit-on préserver des guichets de nature patrimoniale qui sont trop élevés pour qu’une personne en fauteuil roulant puisse voir le guichetier? De toute évidence, d’un point de vue esthétique et patrimonial, ils constituent un élément important de la gare et, pourtant, ils entrent manifestement en conflit avec la loi et avec les aspirations de personnes ayant des besoins spéciaux.

À Québec, où les sociétés ferroviaires n’ont pas toujours été aussi à l’écoute des impératifs du bilinguisme dans le pays, on trouve des enseignes qui remontent à la première moitié du siècle et qui sont rédigés uniquement en anglais. De toute évidence, elles ont une grande valeur patrimoniale, mais elles entrent manifestement en conflit avec la Loi sur les langues officielles.

Comme M. Thacker l’a déclaré à la Chambre des communes, il importe d’adopter une loi visant à protéger les bâtiments patrimoniaux, afin de régler ces questions. Toutefois, nous serions plus favorables à ce projet de loi si l’on s’attaquait à ce problème et si l’on nous informait que les législateurs l’ont examiné et ont indiqué comment on abordera ces questions dans la réglementation et dans les formalités quasi judiciaires qui seront employées.

Nous sommes heureux que le comité de la Chambre des communes ait reconnu notre préoccupation au sujet des ces-sions entre sociétés ferroviaires et qu’on en tienne compte dans le projet de loi. Nous avons toutefois soulevé une autre préoccupation que nous aurions peut-être pu mieux expliquer devant le comité de la Chambre des communes; il s’agit des négociations que nous engageons avec les municipalités.

Nous vous avons remis le deuxième amendement que nous proposons, qui met en doute l’imposition d’une réglementation sur la cession de gares des sociétés ferroviaires aux municipalités, lesquelles, on le présume, sont les plus directement intéressées par la préservation de leurs gares patrimoniales et, par conséquent, sont probablement les moins désireuses d’assister à la destruction des caractéristiques patrimoniales de leurs gares ou à une dérogation de ces caractéristiques. Nous nous sommes demandés s’il y a lieu d’adresser une demande en bonne et due forme au ministre et de tenir des audiences sur ce genre de question, étant donné particulièrement que, comme M. Camerton l’a déjà mentionné, les provinces sont chargées de la pré-

[Texe]

[Traduction]

Rail, we believe, has been one of the leaders—if not the leader—in the country in the preservation, restoration and maintenance of historic stations. We have devoted considerable sums of money and effort to the purpose of restoring those stations that we have. We only regret that we do not have more money to devote to that purpose. Certainly, as monies become available in the future, we will be allocating every effort that we can to this purpose.

We recognize that the bill has been greatly improved since it was introduced in the legislative committee in the House of Commons, and we appreciate those changes. We particularly appreciate the elements of ministerial discretion which have been incorporated into the bill, which will not require that every appeal from the public be submitted to the lengthy hearing process that had initially been envisaged.

However, we do have at least one serious remaining concern, and it may be, as Dr. Cameron has suggested, unfounded, and that is the administration of the bill. We believe that this legislation could impose very heavy regulatory obligations upon VIA and other railroads, a process which rather than expediting the renovation and maintenance of historic stations, might indeed get in the way of our maintaining and restoring these various stations.

CP has addressed the point through its concern with the word "alter" in section 5. Perhaps another way of getting at that would be in the definition section. Certainly we have no objection, in fact we would welcome the opportunity, through the Minister of Environment, to consult, as we always do, with all interested parties when we intend major restoration or renovation that might conceivably impair the heritage nature or heritage features of stations.

When the third word in that triumvirate is added to the definition, "repair," we question its purpose. Presumably "repair" refers only to the daily maintenance of the station, where, if there is a leak in the roof we put on new shingles; if the paint is peeling, we paint the station; or if a floorboard is broken, we repaint the floorboard. Surely it is not the intention of the legislation to have the railroads submit to the minister every time an activity of this nature is undertaken.

Therefore we strongly recommend that the word "repair" be removed from the definition. We certainly could then live happily with this aspect of the bill.

I would like to point out one other area for which we do not have any resolution. We raised this point before the House of Commons Committee, and are not satisfied that we received an entirely satisfactory answer. It is: How does the current provision in this bill for consideration of heritage features square with concerns for official languages as enshrined in the legislation, or special needs?

Nous reconnaissons que le projet de loi a été considérablement amélioré depuis qu'il a été présenté au comité législatif de la Chambre des communes et nous sommes heureux de ces amendements. Nous sommes particulièrement heureux des pouvoirs discrétionnaires qui sont maintenant accordés au ministre; grâce à ces dispositions, il ne sera plus nécessaire d'étudier chaque appel du public dans le cadre des longues audiences qui avaient d'abord été prévues.

Cependant, au moins une de nos grandes préoccupations demeure; comme M. Cameron l'a laissé entendre, elle n'est peut-être pas fondée: il s'agit de l'administration de la loi. Nous croyons qu'elle pourrait imposer à VIA et à d'autres sociétés ferroviaires une réglementation très lourde qui pourrait nous forcer à limiter l'entretien et la restauration de ces gares historiques au lieu de les faciliter.

Les représentants du Canadien pacifique ont soulevé ce problème lorsqu'ils ont dit s'inquiéter du sens du terme «modifier», à l'article 5. Il serait peut-être possible de régler ce problème en amendant l'article des définitions. Nous n'y voyons aucune objection; en fait, nous serions heureux de pouvoir consulter, par l'intermédiaire du ministre de l'Environnement, toutes les parties intéressées, comme nous le faisons toujours, lorsque nous entendons procéder à des travaux de restauration ou de rénovation de grande envergure qui pourraient vraisemblablement altérer la nature ou les caractéristiques patrimoniales des gares.

Nous nous interrogeons sur la raison pour laquelle on a ajouté à cette définition le troisième terme, c'est-à-dire «réparer». Nous présumons qu'il ne désigne que l'entretien quotidien de la gare; par exemple, réparer un toit qui fuit, repeindre la gare ou revernir les parquets abîmés. Le projet de loi ne vise certainement pas à obliger les sociétés ferroviaires à en référer au ministre chaque fois qu'elles envisagent d'entreprendre des travaux de cette nature.

Par conséquent, nous recommandons de supprimer le terme «réparer» dans la définition. Le reste de la définition nous semble parfaitement acceptable.

Je voudrais souligner un autre problème qui est resté sans solution. Nous en avons parlé devant le comité de la Chambre des communes et nous ne sommes pas convaincus d'avoir reçu une réponse entièrement satisfaisante: comment le disposition actuelle du projet de loi relative à l'examen des caractéristiques patrimoniales est-elle conciliable avec les exigences prévues dans le projet de loi relativement aux langues officielles ou aux besoins spéciaux?



[Text]

have our own police force. Are we going to continue policing it, as we do or is someone else going to look after it?

de la gare comme nous le faisons actuellement? Quelqu'un d'autre le fera-t-il à notre place?

[Traduction]

**Le sénateur Robertson:** Je désire poser une question supplémentaire. On ne peut pas empêcher les gens de visiter une gare patrimoniale. Il faudrait la démonter ailleurs si elle se trouvait près d'une voie ferrée présentant un danger. Ce n'est que raisonnable. On ne pourrait pas simplement condamner l'immeuble et empêcher les gens d'y accéder. Je crois qu'il s'agit d'une interprétation extrême.

**M. Kelley:** Vous soulevez un point très intéressant. Si vous mettez aussi l'endroit en valeur, comment y permettra-t-on l'accès? Que fera le promoteur? On n'a pas étudié cette question.

**Le sénateur Robertson:** On ne peut rien prévoir de tout cela dans la loi. Il faut l'appliquer en faisant preuve de bon sens, comme on le fait dans le cas d'autres édifices historiques.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Comme je l'ai dit tout à l'heure, de nombreux sites historiques sont situés tout près d'une voie ferrée ouverte à la circulation ferroviaire. Beaucoup d'entre nous considèrent que c'est assez dangereux. Je ne crois pas que la gare d'Antigonish sera déplacée. Une des raisons pour lesquelles elle est un site historique canadien est que le sénateur MacDonald la fréquentait.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** J'ai eu beaucoup de révélations dans cette gare.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le sénateur MacDonald ne voudrait pas qu'on la déplace et pourtant, elle est située relativement près de la voie ferrée. Je ne sais pas ce qu'on pourrait en faire, mais je suis certain qu'elle serait désignée.

**M. Kelley:** De toute évidence, elle devra être assurée.

**Le sénateur Doyle:** Nous avons parlé ce matin de la question de la protection éventuelle et de la protection actuelle des sites et de ce qui pourrait arriver si l'adoption du projet de loi était retardée d'une autre année. Pourriez-vous me dire quelle protection supplémentaire existe à l'heure actuelle en plus de celle qui était prévue au moment de la démolition de la gare de Toronto ouest? Quelle protection existe-t-il à l'heure actuelle qui pourrait empêcher que cela ne se reproduise ailleurs?

**Mme Cameron:** Absolument rien, ce qui explique la présentation du projet de loi.

**Le président suppléant:** S'il n'y a plus de questions, cela met fin aux témoignages des représentants du Canadien national.

J'appelle maintenant à la barre les représentants de VIA Rail. J'ai reçu une copie du mémoire d'Algonia Central Railway. Que désirez-vous que nous fassions, sénateurs?

**Le sénateur Corbin:** Monsieur le président, les membres du comité en obtiendront-ils aussi des copies?

**Le président suppléant:** Oui.

**M. H. A. Porteous, directeur des relations avec les gouvernements et de la coordination des démarches, VIA Rail Canada:** Nous désirons d'abord vous remercier de l'occasion que vous nous avez donnée de témoigner devant vous. Comme

**Sénateur Robertson:** I should like to ask a supplementary question. You would not exclude people from a national heritage property. You would have to remove it to another site if it were near tracks and presented danger. You would have to do something sensible with it. You could not board up the building and say to people that they could not come in. That is an extreme interpretation.

**Mr. Kelley:** The point is a very good one. If you are also developing that site, what kind of access are you going to provide? What will a developer do? None of this has been looked at.

**Sénateur Robertson:** You cannot put that in an act. It seems to me that you have to show common sense in the application of the act, as you do with other historical properties.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Many historical sites are—to go back to the expression I used previously—regard that as a fairly dangerous industrial site. I do not think the building at Antigonish is likely to be moved. One of the reasons it is a Canadian historical site is that Senator MacDonald used to use it.

**Sénateur MacDonald (Halifax):** I had a lot of revelations in that building.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Senator MacDonald would not want that moved, and yet it is relatively close to the track. I do not know what one would do there, but I am sure it would be designated.

**Mr. Kelley:** It obviously has to be insured.

**Sénateur Doyle:** The matter of protection and existing protection has been mentioned this morning, and what might happen if this act were delayed for another year. Could you tell me what existing protection there is, beyond what was available, at the time of the demolition of the West Toronto station? What is there now on paper and in effect that could prevent that from happening?

**Dr. Cameron:** Absolutely nothing, which is the purpose of the bill.

**The Acting Chairman:** If there are no further questions, this completes the hearing with officials from the Canadian National Railways.

I will now call on officials from VIA Rail. I have received a copy of the Algonia Central Railway brief in written form. What is your pleasure, honourable senators?

**Sénateur Corbin:** Mr. Chairman, may it be distributed to all members of the committee?

**The Acting Chairman:** Yes.

**Mr. H.A. Porteous, Director, Government Relations and Issues Co-ordination, VIA Rail Canada:** We would like to express our great appreciation for this opportunity to appear before you. As we indicated in the House of Commons com-



[Text]

**Sénateur Fairbairn:** In Mr. Kelley's suggested amendments, he proposes that clause 4 be changed to read that "The Minister may, on the recommendation of the Board, and in consultation with the affected railway . . ."

**Dr. Cameron,** in your dealings with these railway stations, does the board at any point talk with representatives of the railway concerned?

**Dr. Cameron:** No. In its deliberations, the board does not generally talk with the people who are making the proposals. That comes through the secretariat, and the views of the different groups would be represented in the narrative agenda to the board reports.

**Sénateur Fairbairn:** Mr. Chairman, it would be interesting to know if, in the current situation, that kind of conversation takes place with the railway at any level.

**Mr. Kelley,** in your proposal for subsection 5(3), could you give us examples of what you have in mind when you refer to the words "to ensure the safe operation of the railway"?

**Mr. Kelley:** The railway is an exposed industrial plant. If we are going to designate these buildings as historic sites, we will presumably encourage people to go there. You have to make a number of presumptions, such as: Are we going to have parking lots; what kind of access will we have; what will we permit people to do? If we are going to be running trains in that area, obviously there is a safety consideration to be taken into account. The act is not precise and does not address these issues. It is our feeling that the issue of safety should somehow be put on the table.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** I should like to ask a supplementary question. If, for example, you have an active line of railway and cheek by jowl with it you have a heritage railway station which is no longer used for railway purposes, what would you have in mind? Would you construct a high fence to keep children from tumbling in front of trains?

**Mr. Kelley:** That is a good point. What do we do? As I read the act as it now stands, you would not have to let anyone in there, which obviously negates the purpose of a heritage site. There is no requirement in this act that the building be open to the public. This is part of the problem with the bill.

**Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** You would have a heritage shrine with no access.

**Mr. Kelley:** Obviously, that is not what was intended, but I think that touches on the lack of decision that concerns us. What are we going to do? Who will bear those costs? Why should we bear them instead of someone else? That is our problem.

**The Acting Chairman:** Mr. Kelley, it is possible for a passenger train to go by that station at 80 miles an hour.

**Mr. Kelley:** The point that was made—and it was a good point—is that this would be a national shrine to which presumably you would be encouraging people to come. It is now closed, and it is not an operating station. As you know, we do

[Traduction]

**Le sénateur Fairbairn:** M. Kelley a proposé que l'on modifie l'article 4 du projet de loi pour qu'il se lise désormais comme suit: «le ministre peut, sur recommandation de la Commission et en consultation avec le chemin de fer visé . . .»

**Madame Cameron,** la Commission discute-t-elle de la question avec les représentants du chemin de fer visé?

**Mme Cameron:** Non. Les commissaires ne rencontrent pas d'ordinaire les auteurs des propositions. Celles-ci passent par le secrétariat, et les vues des différents groupes sont exposées dans la partie narrative des rapports de la Commission.

**Le sénateur Fairbairn:** Monsieur le président, j'aimerais savoir si, à l'heure actuelle, des discussions de ce genre ont lieu avec des représentants des chemins de fer.

En ce qui touche le projet d'amendement du paragraphe 5(3), pourriez-vous nous dire à quel cas vous songez lorsque vous employez les mots «pour assurer le fonctionnement sûr du chemin de fer»?

**Mr. Kelley:** Le chemin de fer constitue une entreprise industrielle ouverte. Si nous désignons les gares comme des sites historiques, nous inciterons les gens à les visiter. Il faut se poser des questions comme celles-ci: doit-on prévoir des aires de stationnement? Quel doit être l'accès à ces immeubles? Qu'est-ce qu'on permettra aux gens d'y faire? Si des trains doivent passer par ces gares, il faut naturellement songer aux questions de sécurité. Le projet de loi n'aborde pas ces questions. Nous pensons qu'il faut en tenir compte.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'aimerais poser une question supplémentaire. Que fera-t-on si une ligne de chemin de fer toujours en usage voisine une gare patrimoniale désaffectée? Faudra-t-il construire une barrière pour empêcher les enfants de rouler sous les trains?

**Mr. Kelley:** C'est une bonne question. Que doit-on faire? Il n'est pas question dans le projet de loi de permettre la visite de ces gares ce qui, naturellement, contredit la raison même de la désignation des gares patrimoniales. Il n'est pas dit dans ce projet de loi que ces gares doivent être ouvertes au public. Voilà un aspect du problème.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** On créerait alors un haut lieu patrimonial auquel personne n'aurait accès.

**Mr. Kelley:** Ce n'est naturellement pas l'objectif visé, mais cela soulève un certain nombre de problèmes. Que fera-t-on? Qui assumera les frais encourus? Pourquoi faudrait-il que ce soit nous? Voilà le problème.

**Le président suppléant:** M. Kelley, il peut arriver qu'un train de voyageurs traverse une gare à 80 miles à l'heure.

**Mr. Kelley:** Le point intéressant qu'on a soulevé, c'est qu'en désignant une gare, on en ferait un haut lieu patrimonial et on inciterait ainsi les gens à la visiter. Cette gare est maintenant désaffectée. Comme vous le savez, nous possédons notre propre force policière. Faudra-t-il continuer de patrouiller les environs

[Text]

not see any reason why we could not work quickly on this. I heard Mr. Taylor stress that these are problems that could easily be solved by reasonable people; and, from listening to the testimony, I gather that many stations are being designated and protected anyway. It almost raises the question of why a particular industry would be singled out in this way for an act of Parliament to come into force which would preserve these properties, and I do not see any other reasoning. We are in favour of what people are trying to achieve here, although we do not think that it has been done as well as would be approved. We are prepared to work quickly in order to improve it.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Obviously you do not know if that work could be done in this session.

**Mr. Kelley:** I do not know.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** But we are told that the child care bill and the broadcasting bill will be dealt with before the end of the session, which seems to anticipate a period of time. I would have thought that Mr. Taylor, if he had the kind of cooperation in the other place that he seems to have had so far, could get those amendments completed over there in 15 minutes.

**Mr. Kelley:** I would think so. I do not think the amendments that we have suggested are complex. We are trying to give the railways an opportunity to become involved in the process because we are concerned about the cost or the business side of the railway. We will certainly work to that end.

**Dr. Cameron:** Mr. Kelley, you said that heritage stations were being designated and protected. I recall a standing committee meeting in the Commons a year and a half ago in which Mr. McCain from New Brunswick was very concerned about the McAdam station and its having been designated yet not protected. The fact is that when the Historic Sites and Monuments Board of Canada recommends to the minister and the minister declares a station to be of national significance, and we put one of our bronze plaques on it to explain why, we find it is not protected.

Indeed, we, in the Department of Environment, used to write on a regular basis to the then Canadian Transport Commission—now the National Transportation Agency—under the question of section 119 in order to raise those heritage concerns because they were national historic sites. In fact, those concerns were not taken into consideration, because the CTC considers, quite rightly, that its responsibility is for the commercial regulation of the railway and not heritage. I am only picking up on the question of protection.

**Mr. Kelley:** I am not terribly familiar with that station in that sense. It is a CPR station. I hear your point. Is this only through the CTC?

**Dr. Cameron:** Yes.

**Mme Cameron:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** On nous a dépendant dit qu'on voulait régler le cas du projet de loi sur les services de garde et du projet de loi sur la radiodiffusion avant la fin de la session, ce qui laisse entendre qu'on s'est fixé un calendrier. J'aurais pensé que M. Taylor aurait pu amener l'autre endroit à approuver ces amendements en quinze minutes, comme tenu de la collaboration sur laquelle il a pu compter jusqu'à maintenant.

**Mr. Kelley:** Je crois que c'est le cas. Les amendements que nous proposons ne sont pas complexes. Nous cherchons à aider les sociétés ferroviaires à participer au processus, parce que nous nous inquiétons des coûts. Nous consentirons des efforts sérieux à cette fin.

**Mme Cameron:** Monsieur Kelley, vous avez affirmé qu'on avait désigné des gares comme immeubles patrimoniaux et qu'elles étaient protégées. Je me souviens que lors d'une séance du Comité permanent tenue à la Chambre des communes il y a un an et demi, M. McCain, du Nouveau-Brunswick, a dit s'inquiéter grandement au sujet du sort de la gare de McAdam, qui avait été désignée comme immeuble patrimonial, mais qui n'était pas protégée. Il ne suffit pas, pour protéger une gare, que la Commission des monuments et des sites historiques du Canada recommande au ministre de la désigner comme immeuble patrimonial, que celui-ci donne suite à sa recommandation et qu'on pose à la porte de la gare une plaque de bronze expliquant quel est son intérêt national.

Au ministère de l'Environnement, nous écrivions régulièrement à la Commission canadienne des transports qui s'appelle maintenant l'Office national des transports du Canada pour lui faire part, en vertu de l'article 119, de nos préoccupations en ce qui touche les sites historiques nationaux. La Commission ne tenait pas compte de nos préoccupations estimant, à juste titre, que son rôle est de réglementer l'aspect commercial des chemins de fer et non de s'occuper de la protection du patrimoine. J'essaie seulement de vous éclairer sur la question de la protection.

**Mr. Kelley:** Je ne connais pas très bien cette gare. Il s'agit d'une gare du CP. Je comprends le point que vous soulevez. Cette question relève-t-elle seulement de la CCT?

[Traduction]



[Text]

have heard about over the weekend, namely, the station in Antigonish, which I think would clearly be a heritage building, and the station in Orangedale, about which I personally know far less. Could you tell us what the situation is in Nova Scotia as compared with Manitoba?

**Dr. Cameron:** In terms of the provincial government, they have not done the kind of in-depth analysis that has been done by the province of Manitoba. I do not know anything about the Antigonish station. In the case of the Orangedale station, there is a group of people who are trying to save this station, and their submission will be presented in November to the Historic Sites and Monuments Board to be examined for national significance over and beyond this particular bill.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** What you are telling the committee is that there cannot be a metaphorical definition of "heritage site" but that you rely on the judgment of the people with the best credentials. Who from Nova Scotia participates on this board?

**Dr. Cameron:** At the present moment there is no member from Nova Scotia. The previous member, Professor Ray MacLean, attended his last meeting in June of this year.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** He left because of health reasons I believe. There is a now vacancy there.

**Dr. Cameron:** That is correct.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Will that vacancy be filled before the Orangedale question is dealt with?

**Dr. Cameron:** I am not sure at what stage the new Order in Council is at.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is an important and practical question, for obvious reasons. Has the Grassy Island site been approved by the National Historic Parks and Sites Directorate?

**Dr. Cameron:** It is a national historic site.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It has been approved as a national historic site. That is reassuring. Dr. MacLean was doing his work, as I would have expected.

I will address my next question to Mr. Kelley of Canadian National. We have been told by Canadian National that the kind of consultation that would have been useful for the railway companies has not taken place, and I think there are places in which the bill could be improved without deviating from the purposes and intentions of the legislation. Earlier Mr. Taylor told us that any amendment would have the effect of killing the bill.

My question to Mr. Kelley, who is speaking on behalf of Canadian National, is: Can the company—I won't say survive—soldier on with the thought that if genuine problems surface, because of the bill having become law in its present form, they will be dealt with quickly in the next session of Parliament? Even if it is not satisfactory, is that a reasonable solution from your viewpoint?

**Mr. Kelley:** You first raised the parliamentary question, and I will pass on whether the amendments would kill the bill. I do

[Traduction]

week-end, et notamment de la gare d'Antigonish qui, je pense, constitue manifestement un immeuble patrimonial. Je songe également à la gare d'Orangedale, que je connais moins bien. Comment se présente la situation en Nouvelle-Écosse par rapport à celle au Manitoba?

**Mme Cameron:** Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse n'a pas fait une analyse aussi approfondie de la situation que celui du Manitoba. J'ignore ce qu'il en est de la gare d'Antigonish. Il y a un groupe de personnes qui tentent de sauver la gare d'Orangedale et la Commission des sites et monuments historiques étudiera leur demande en novembre, quoiqu'il arrive de ce projet de loi.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous nous dites qu'il est impossible de donner une définition métaphysique de «site patrimonial» et que vous vous en remettiez à ce sujet au jugement des experts. Qui représente la Nouvelle-Écosse au sein de la Commission?

**Mme Cameron:** À l'heure actuelle, la Commission ne compte aucun membre de la Nouvelle-Écosse. M. Ray MacLean de la Nouvelle-Écosse a participé à sa dernière réunion en juin dernier.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il a quitté son poste pour des raisons de santé, si je ne m'abuse. Il y a donc une vacance au sein de la Commission.

**Mme Cameron:** C'est juste.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Comblera-t-on ce poste avant de décider du sort de la gare d'Orangedale?

**Mme Cameron:** Je ne sais pas où en est l'ordre en conseil.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Cette question pratique est importante pour des raisons évidentes. La Direction générale des parcs et des sites historiques nationaux a-t-elle approuvé le site de l'île Grassy?

**Mme Cameron:** Il s'agit d'un site historique national.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le site a été jugé site historique national. C'est rassurant. M. MacLean a bien fait son travail comme on pouvait s'y attendre.

J'adresse ma prochaine question à M. Kelley du Canadian National. Le Canadian national a déploré que les consultations dont aurait pu tirer profit les sociétés ferroviaires n'aient pas eu lieu. Il serait possible, je pense, d'améliorer le projet de loi sans s'écarter de ses objectifs ni de son esprit. M. Taylor nous a dit plus tôt que tout amendement aurait pour conséquence d'entraîner la mort du projet de loi.

La question que je désire poser à M. Kelley est la suivante: la société acceptera-t-elle que les problèmes qui pourraient surgir si le projet de loi est adopté dans sa forme actuelle soient réglés aussi vite que possible lors de la prochaine session du Parlement? Cette solution, qui n'est pas la meilleure, leur semble-t-elle néanmoins acceptable?

**M. Kelley:** Vous avez d'abord soulevé la question du programme parlementaire et je ne me prononcerais pas sur la ques-



[Text]

[Traduction]

**Mme Cameron:** Permettez-moi de faire deux remarques. Premièrement, la gare de McAdam a déjà été désignée comme site historique national sur la recommandation de la Commission.

Le public attire souvent notre attention sur des propositions qui ont été rejetées par la Commission des sites et des monuments historiques. Je dirais qu'un immeuble ou qu'un site sur quatre est jugé d'intérêt national. Nous devons informer les requérants dont la demande a été rejetée que l'immeuble ou le site qui leur est cher, s'il peut avoir une importance provinciale ou régionale, n'a pas d'importance nationale.

Le projet de loi indique cependant que les critères qui seront fixés n'ont pas à être uniformes dans tout le pays, de sorte qu'il reviendra à la Commission d'établir les critères sur lesquels elle se fondera pour établir si une gare constitue un immeuble patrimonial. Ce sera sa première tâche, après quoi elle devra étudier les propositions en fonction des critères.

**Le sénateur Corbin:** Combien de temps prendra-t-il?

**Mme Cameron:** Si ce projet de loi est adopté, je crois que nous pourrions proposer une série de critères lors de la réunion d'octobre de la Commission des sites et des monuments historiques, étant donné que nous sommes bien conscients de l'urgence de la situation.

**Le sénateur Corbin:** Combien de temps faudra-t-il pour qu'on s'entende sur ce qui constitue un bien patrimonial compte tenu de ce projet de loi?

**Mme Cameron:** Tout dépend du moment où l'on nous soumettra une demande. Nous rédigerons à ce sujet un document qui sera soumis à la Commission lors de sa prochaine réunion.

**Le sénateur Corbin:** Étudiera-t-on chaque cas selon ses mérites? N'y aura-t-il pas de définition générale?

**Mme Cameron:** Je crois que nous étudierons chaque cas individuellement ou par groupe, s'il y a un lien entre eux, selon la façon dont les propositions nous seront soumises. Comme beaucoup d'entre vous le savent, le Manitoba s'est penché sérieusement sur la question des gares ferroviaires. Je m'attends à ce que le Manitoba présente une demande générale parce que toute la recherche a été faite et qu'on dispose de tous les renseignements nécessaires aux évaluations.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Nous avons de la chance de pouvoir discuter aujourd'hui avec Mme Cameron, étant donné que le rôle de la Direction générale des parcs et des sites historiques nationaux est naturellement au centre de cette discussion. Mme Cameron vient de nous parler de Manitoba, mais je me demande quelle est la situation en Nouvelle-Écosse.

Je ne sais pas si Mme Cameron se trouvait ici lorsque j'ai donné en exemple deux gares précises de la Nouvelle-Écosse. Nous avons appris qu'il est possible que la liaison ferroviaire entre Truro et Sydney nord en Nouvelle-Écosse soit abandonnée pour diverses raisons. Comme Mme Cameron le sait sans doute, il s'agit du vieux chemin de fer intercolonial qui a une réelle valeur historique dans cette partie du Canada.

Est-il possible que certaines gares le long de ce trajet soient désignées comme monuments historiques? Je m'intéresse tout particulièrement à celles dont j'ai entendu parler au cours du

**Dr. Cameron:** If I may be allowed two comments: first, the McAdam station has already been designated as a national historic site. The board has looked at that station and has arrived at that conclusion.

We deal very often with proposals that come forward from the public which are turned down by the Historic Sites and Monuments Board. In fact, I would say that one out of every four is actually determined to be of national significance; so often we write back to the sponsoring groups saying that, while their property or proposal may have a provincial or regional significance, it does not have a national significance.

Respecting the railway stations bill, however, it says that the criteria are not meant to be of national significance; so the board will have to determine what criteria it will use to determine what is a heritage railway station. That will be the first exercise. Following on that, it will look at proposals against the criteria.

**Senator Corbin:** How long will this process take?

**Dr. Cameron:** I think we are prepared to put forward a paper on the criteria at the October meeting of the Historic Sites and Monuments Board should this bill be passed, because we recognize there is a certain urgency to proceed.

**Senator Corbin:** How long will it take to arrive at a consensus as to what a heritage feature is in terms of this bill?

**Dr. Cameron:** That depends on when the request comes in to assess it. We will prepare a paper that will go before the next meeting of the board.

**Senator Corbin:** That will be done on a case-by-case basis? You would not have a general definition?

**Dr. Cameron:** I think we would end up doing it on a case-by-case basis or on a group-by-group basis, depending on how proposals come in. The province of Manitoba has done a great deal of work on its railway stations, as many people in this room are aware. In fact, I would anticipate that Manitoba would present one omnibus submission because they have done all of the research and have gathered all of the data together to make those assessments.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It is beneficial for us to have Dr. Cameron here because the role of the National Historic Parks and Sites Directorate is evidently going to be very important in this discussion. Dr. Cameron has told us about Manitoba, but I am wondering about the situation in Nova Scotia.

I don't know whether Dr. Cameron was here earlier when I mentioned two specific railway sites in Nova Scotia. There has been a revelation that there is a possibility that the line of railway from Truro, Nova Scotia through to North Sydney may be discontinued for various reasons. That is the old intercolonial railway, as Dr. Cameron may know, and it is very historic in that part of Canada.

Is there any organization in Nova Scotia which would deal with the possibility of railway stations on that line being eligible for designation? I am particularly interested in the ones I

[Text]

and who will arrive at that definition at a future date. As a legislator, I think we should be clear on what it is that we are approving. In saying that, I am not trying to undermine the credibility or the professionalism of those who will be called upon to attempt to define what is "a heritage feature", but at this stage in time that important feature of the bill is, as far as I am concerned, unclear.

Respecting the railway station at McAdam, New Brunswick, I wonder if, once the heritage features of that building have been identified, the committee could not then try to identify what are the heritage features of the CPR railway station at Grand Falls, New Brunswick, which has been there for a long time, but which is made from clapboard and many layers of red paint.

So what are we talking about? Does anyone know?

**The Acting Chairman:** To answer that, I call upon Dr. Christina Cameron, Director-General, National Historic Parks and Sites Directorate.

**Dr. Christina Cameron, Director-General, National Historic Parks and Sites Directorate.**

The question of criteria was raised at the last committee meeting. I refer to your statement, Senator Corbin, that the people who will be making that determination are unknown. In fact, the Historic Sites and Monuments Board of Canada has been in existence since 1919 and has had, on its board, many eminent historians, architects, academics and a whole range of people who know the history of this country. They will be called upon, if this bill becomes law, to decide the criteria for assessing what is a heritage railway station, criteria they would work on in collaboration with the railway companies, as we have done under the Federal Heritage Buildings Policy, in which we have collaborated with other government departments in defining what is "heritage."

You have said that the word "heritage" seems vague and subjective. It may well be that it does represent the consensus of the most knowledgeable people in this country who will make recommendations to the minister. In fact, their recommendations on buildings and sites of national significance has led the Government of Canada to make major real estate investments in a whole network of historic parks and sites. So, in that sense, the criteria, and the way in which the heritage character will be defined, are in the best hands they could be in.

**Senator Corbin:** What you are telling me is that the committee to which you have alluded could define that the McAdam, New Brunswick, railway station is definitely a heritage building. I say that based on the architecture, and so forth.

What you are also saying is that you could turn down an application to designate the red clapboard CPR station at Grand Falls, New Brunswick, because, in the opinion of the committee, it may have no heritage value whatsoever, but in the minds of the local citizens it could well have heritage value, and I am not even referring to the railways in this instance.

How will you attempt to resolve a difference of that nature?

[Traduction]

qui l'établiront plus tard. En qualité de législateur, je crois que nous devrions savoir exactement ce que nous approuvons. Je ne cherche pas par là à miner la crédibilité ou le professionnalisme des personnes auxquelles nous ferons appel pour essayer de définir la notion de «caractéristique patrimoniale» mais, à ce moment-ci, cet aspect important du projet de loi est à mon avis peu clair.

En ce qui a trait à la gare ferroviaire de McAdam, au Nouveau-Brunswick, je me demande si, une fois les caractéristiques patrimoniales de cet immeuble identifiées, le Comité ne pourrait pas alors chercher à déterminer quelles sont celles de la gare du CP à Grand Falls, au Nouveau-Brunswick, qui existe depuis longtemps, mais qui n'est qu'un assemblage de planches en clin recouvertes de plusieurs couches de peinture rouge.

Dites-moi, de quoi parlons-nous? Quelqu'un le sait-il?

**Le président suppléant:** Je demanderais à Mme Christina Cameron, directeur général de la Direction générale des lieux et parcs historiques nationaux, de répondre à cette question.

**Mme Christina Cameron, directeur général, Direction générale des lieux et parcs historiques nationaux; Merci, monsieur le président.** La question des critères a été soulevée lors de la dernière réunion du Comité. Je me reporte à votre déclaration, sénateur Corbin, dans laquelle vous avez affirmé que ce sont des inconnus qui poseront ce jugement. En fait, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada existe depuis 1919 et a compté parmi ses membres de nombreuses personnes éminentes, historiens, architectes, universitaires, ainsi qu'une foule de personnes qui connaissent l'histoire de notre pays. Si ce projet devient loi, on chargera ces personnes de fixer les critères permettant d'évaluer ce qu'est une gare ferroviaire patrimoniale, critères qu'ils établiront en collaboration avec les compagnies de chemin de fer, comme nous l'avons fait dans le cas de la politique en matière d'édifices fédéraux à valeur patrimoniale, en collaborant avec d'autres ministères fédéraux pour définir ce qu'est un bien «patrimonial».

Le mot «patrimoine» vous semble vague et subjectif. C'est sans doute le mot qui a paru le plus convenable aux experts du pays, lesquels seront appelés à faire des recommandations au Ministère. En fait, se fondant sur leurs recommandations au sujet des immeubles et des sites d'importance nationale, le gouvernement du Canada a consenti d'importants investissements fonciers dans tout un réseau de parcs et de sites historiques. Ce sont donc les personnes les mieux placées pour le faire qui établiront les critères sur lesquels on se fondera pour déterminer le caractère patrimonial d'un immeuble ou d'un site.

**Le sénateur Corbin:** Le comité auquel vous faites allusion pourrait donc décider que la gare de McAdam, au Nouveau-Brunswick, constitue un immeuble patrimonial. Je fais allusion à son architecture notamment.

D'autre part, ce comité pourrait rejeter une demande voulant qu'on désigne comme immeuble patrimonial la gare de bardeaux rouges du CP à Grand Falls au Nouveau-Brunswick même si cette demande provenait des citoyens de l'endroit, et je ne songe pas ici aux représentants des chemins de fer.

Comment s'y prendra-t-on dans un cas comme celui-là pour concilier les vues des uns et des autres?



[Text]

We are proposing that clause 4 be amended to read:

[Traduction]

Ainsi, nous proposons que l'article 4 se lise dorénavant comme suit:

The Minister may, on the recommendation of the Board, and in consultation with the affected railway, designate . . .

Cette proposition a pour but de donner aux compagnies de che-

The reason for making that suggestion is to give the railways an opportunity to participate in the designation process. They do not have that now, so their costs for safety and operating requirements are taken into account.

aux exigences opérationnelles et en matière de sécurité.

We are also suggesting that subclause 5(3) be amended slightly to allow alterations to be made not only in emergency situations, but also to ensure the safe operation of the railways should safety be a factor for any reason.

Nous proposons également que l'alinéa 5(3) soit modifié

I noted that Mr. Taylor said the bill was not intended in any way to render the railways inefficient or to interfere with the operation of the companies; so it might be worthwhile considering changing his proposed amendment to say "to ensure the safe and efficient operation of the railways."

légèrement de façon à permettre l'apport de modifications

The Acting Chairman: Thank you, Mr. Kelley.

C'est tout, monsieur le président.

I should like to inform the members of the committee that Mr. Black, Vice-President, Algoma Central Railway, was contacted. He refused to attend but will send a letter.

J'aimerais aviser les membres du Comité qu'on a communiqué avec M. Black, le vice-président de l'*Algoma Central Railway*. Celui-ci a refusé de comparaître, mais nous fera par-

Are there any questions for Mr. Kelley?

A-t-on des questions à poser à M. Kelley?

**Senator Corbin:** Mr. Chairman, I should like to make an observation. What I have to say is in light of what Senator Robertson has said. I believe I am confirmed in my understanding of the bill that the definition of what is a heritage feature, for that matter a historical feature, will be defined once the bill is passed. It is a course for further action. The definition contained in the bill does not address the specific question of what is a heritage feature.

Le sénateur Corbin: Monsieur le président, j'aimerais faire une observation. Ce que j'ai à dire tient compte des propos

There may be difficulties attempting to define that at this time, as some witnesses have said, and I am not here to defend them; I am here to put forth my personal views. However, I find that the bill is lacking in that respect, and a great deal hinges on what is to be understood by the words "a heritage feature."

On y verra par la suite. La définition donnée dans le projet de

The railway station in McAdam, New Brunswick, has some vague heritage feature. What is most surprising about that station is that one does not expect to find it where it is, out in the middle of nowhere near the New Brunswick-Maine border; but, then, if one looks at the history of the CPR, one will understand why that station was put there. But that still does not answer my concern for a more comprehensive understanding of what is meant by the words "a heritage feature."

La gare ferroviaire de McAdam, au Nouveau-Brunswick,

Over the years I have not been too keen in delegating the definition of this type of concept to people who are unknown

Au fil des ans, je n'ai pas été très enthousiaste à l'idée de



[Text]

In our view, the railways that are directly affected by this bill should have an opportunity to discuss these criteria in order to get a better idea of its potential effect upon their costs, operations and railway safety. As somebody asked, will we be required to maintain heritage railway stations in communities from which we have withdrawn? It is difficult to tell from the bill if that would be a consequence. Will we be required to provide access in cases where we are conducting operations, and what will it mean in the way of costs?

In addition, and perhaps more to the point, some thought should be given to the criteria respecting preservation of a station. As people have noted, there will be repairs and minor alterations to heritage stations which are still in use and which should not require a lengthy and complex approval process.

The bill outlines timetables for filing applications and for hearing objections to the discontinuance of a station or its retirement. In our view, more thought should be given to fixing the time for terminating such debate and discussion. When you are in the process of shutting a station, it is likely that you will be involved with a project that has a deadline attached to it; and delay is always difficult to manage.

Finally, the costs associated with preservation of stations may not be limited to maintenance and taxes. As was noted earlier, there are opportunity costs. The proposed restraints could affect optimum revenue management of a property. That is a consequence that should also be considered in any designation process.

The intent of the bill is laudable. There is, in the railway industry—and I believe CP testified to that very well—a strong sense of history and a desire to preserve links with the past. However, we do feel that there are legitimate areas of concern, such as the imposition of costs, as yet unquantified; the lack of criteria for designating what is a historic station; the potentially long and tedious approval process for alterations to stations; and the potential restraints on property management. We would like to see them addressed in the bill or by regulation.

I might note that earlier this year there was a bill passed through Parliament, namely, the Railway Safety Act, in which there was considerable preconsultation with the railways, with all of those affected, and it was a very helpful and useful process. That has not been the case here. I do not know if Algoma Central has representatives here, but one of their concerns, as was the case with us, was the speed with which the bill appeared and the lack of opportunity for the companies directly affected to be involved with the formulation of this legislation.

We have brought today some suggested amendments. They are very minor and they are attached to the presentation.

[Traduction]

À notre avis, les compagnies de chemin de fer qui sont visées directement par le projet de loi devraient avoir la chance de prendre ces critères en délibération, afin de se faire une meilleure idée des répercussions que pourrait avoir le projet de loi sur leurs dépenses ainsi que sur l'exploitation et la sécurité des chemins de fer. Comme le demandait quelqu'un, serons-nous tenus de continuer de nous occuper des stations ferroviaires patrimoniales qui sont situées dans des localités que nous ne desservons plus? Il est difficile de trouver une réponse à cette question dans le projet de loi. Serons-nous tenus de garantir l'accès à de telles gares dans les localités que nous desservons, et quelle incidence cela aura-t-il sur nos dépenses?

De plus, et peut-être plus précisément, il conviendrait de se pencher sur les critères devant régir la préservation d'une gare. Comme certains l'ont fait observer, il y aura des réparations et des petites rénovations à apporter à des stations patrimoniales toujours en service, ce qui ne devrait pas exiger qu'on suive un processus d'approbation long et complexe.

Le projet de loi prescrit des délais en ce qui a trait à la présentation de demandes d'autorisation et à l'audition des objections à la suppression des services ou à la mise hors service d'une gare. Nous estimons qu'il vaudrait mieux songer plutôt à fixer une durée maximale pour les débats et les délibérations. Dans le processus de fermeture d'une gare, il est fort probable que cela fasse partie d'un projet avec échéance précise; il est toujours difficile d'accommoder les retards.

Enfin, les dépenses qu'occasionne la préservation des gares ne se bornent pas aux taxes et aux frais d'entretien. Comme cela a été mentionné plus tôt, il y a des frais d'opportunité. Les restrictions proposées risqueraient d'entraver la gestion optimale des revenus tirés de ces biens immobiliers. Il s'agit là d'une autre conséquence dont il faut tenir compte dans le processus de désignation.

L'intention du projet de loi est louable. Il existe dans l'industrie ferroviaire (et je crois que le CP l'a très bien exprimé) un fort attachement pour l'histoire et le désir de préserver les liens qui nous unissent au passé. Toutefois, nous croyons qu'il existe des préoccupations légitimes, comme l'imposition de frais encore non précisés, l'absence de critères définissant ce qu'est une gare historique, le processus d'approbation des rénovations, qui risque d'être long et fastidieux, ainsi que les restrictions qui pourraient être imposées en matière de gestion immobilière. Nous aimerions que ces points soient abordés dans le projet de loi ou dans un règlement.

J'ajouterais que, plus tôt au cours de l'année, le Parlement a adopté un projet de loi, je parle de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, pour laquelle il y avait eu de vastes consultations préalables avec les compagnies de chemin de fer, avec toutes les personnes concernées, ce qui s'est révélé très utile. Cela n'a pas été le cas ici. Je ne sais pas si l'Algoma Central a des représentants présents, mais je sais qu'un de leurs sujets de préoccupation, que nous partageons, est la rapidité avec laquelle le projet de loi a surgi et le fait que les compagnies qu'il vise directement n'ont pas été invitées à participer à son élaboration.

Nous vous présentons aujourd'hui quelques propositions de modification; nous ne demandons pas des changements en profondeur. Les modifications sont jointes à notre présentation.

[Traduction]

loi modifiée devrait retourner à la Chambre des communes, puis au comité. Le programme législatif de la Chambre est très chargé, comme vous vous en doutez bien. Ce projet de loi n'est qu'un point de départ; si des changements s'imposaient, ce ne serait pas la fin du monde. Je crois qu'il voudrait mieux attendre qu'il ait été en application une année ou deux pour voir ce qu'il y a lieu de faire. À mon avis, les éventualités mises de l'avant tiennent du rêve; je ne crois pas qu'elles se concrétisent un jour.

**Le président suppléant:** Je remercie M. Apedaile et les témoins de CP Rail.

Le prochain témoin est M. W. T. Kelley, directeur des Affaires publiques au Canadien national. Monsieur Kelley, avez-vous une déclaration préliminaire à faire?

**M. Wes T. Kelley, directeur des Affaires publiques, Canadien national:** Oui, monsieur le président.

Honorables sénateurs, le Canadien national appuie l'esprit du projet de loi. Nous comprenons ce à quoi son patron, M. Taylor, veut en venir et nous sommes d'accord avec les principes qu'il a énoncés. Ce qui nous inquiète cependant, c'est l'application de ces principes et la façon dont le projet de loi a été rédigé. Il y aurait lieu à notre avis de le reprendre en considération et de le modifier. Il est clair, et je crois que ce point a été soulevé ici aujourd'hui, que la préservation de ces immeubles dont on fait des monuments historiques occasionnera des dépenses. M. Taylor l'a fait observer dans une allocution qu'il a prononcée le 24 mai devant les membres de l'autre chambre. Toutefois, rien n'a été prévu pour couvrir ces frais, ni indemnité ou provision, ni mécanisme. On semble donc penser que les compagnies de chemin de fer devraient les assumer. En apparence, l'absence de mécanisme semble contredire le *Loi nationale sur les transports* qui porte, dans son énoncé de politique,

que chaque transporteur ou mode de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé.

Il nous semble que cela s'impose à l'évidence que la préservation de monuments historiques par les compagnies de chemin de fer dans l'intérêt du public est bien un service public commandé, et non un service qui revient à nos compétiteurs. Le projet de loi devrait faire état de ce fait d'une façon quelconque.

Dans le projet de loi, il est question de gares ferroviaires patrimoniales ou historiques. Il y a eu certaines délibérations là-dessus. Je ne vois aucune distinction. Ces expressions ne permettent cependant pas de déterminer ce qui constitue une gare ferroviaire historique. C'est un problème qu'il faut examiner.

Dans le mémoire qu'a présenté Algoma Central, on demande ce qu'est une gare et ce qui fait qu'une gare est qualifiée de patrimoniale. Cela n'est pas défini dans le projet de loi. On présume qu'une gare patrimoniale est une gare à laquelle le public aurait accès. Autrement, pourquoi la préserver? Le projet de loi ne prévoit cependant pas l'accès aux gares; c'est une simple supposition.

[Text]

and back to committee. The legislative program in the House of Commons is very full, as you can well appreciate. This bill is simply the starting phase. If changes are required it would not be the end of the world. I feel we should give the bill a year or two to operate so we can find out what is necessary. In my view, the suggestions that are being made are imaginary. I do not think they will ever materialize.

**The Acting Chairman:** I thank Mr. Apedaile and the witnesses from CP Rail.

Our next witness is Mr. W. T. Kelley, Director of Public Affairs for Canadian National Railways. Mr. Kelley, do you have an opening statement?

**Mr. Wes T. Kelley, Director, Public Affairs, Canadian National Railways:** I do, Mr. Chairman.

Honourable senators, Canadian National supports the intent of the bill. We understand what its sponsor, Mr. Taylor, is trying to achieve. We agree with the principles that he has enunciated. We are concerned, however, with the application of the principles and with the way in which the bill has been written. It would benefit, in our view, from some second thought and modification. It is clear—and I think it has been identified here today—that there will be costs associated with the preservation of these buildings as historic structures. Mr. Taylor noted that in a speech in the other place on May 24. However, there is no allowance, provision or mechanism for paying these costs. The implication appears to be that the railway companies would bear them. On the surface, the lack of a mechanism seems to be at odds with the National Transportation Act which, in its declaration, states:

Each carrier or mode of transportation, so far as practicable, receives fair and reasonable compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty.

It seems to us self-evident that preservation by the railways of historic sites in the public interest is an imposed public duty, not borne by our competitors. The bill should recognize that in some way.

The bill speaks of heritage railway stations or historic railway stations. There was some discussion on that. I am drawing no distinction. It does not, however, provide criteria to determine what is an historic railway station. That is a problem that needs to be addressed.

In its brief, the Algoma Central asked the question: What is a station, and further, what is a heritage station? It is not defined in the bill. Presumably, such a heritage station would be one to which the public would have access. Why else preserve it? However, the bill does not provide for access. It is an assumption.



[Text]

other location. Some arrangement could be made. I would again refer to the situation in London, Ontario. The station will stay in its location and a developer will acquire the land about the station, including the station, and incorporate the station in a development. Where that happens, that is the best of all worlds because we are able to recoup the value of the land; the station does not have to be moved, and the station is retained. I believe this is the kind of thing that Mr. Taylor has in mind.

Sometimes, however, the use to which those who wish to acquire the station want to put it is not such that they can bring themselves to acquire the land that goes with it.

**Senator Doyle:** As things are now, without this legislation it does, indeed, occur that the selling price of the station can be the principal factor in deterring a community group from wanting to take it over or to do anything other than destroy it.

**Mr. Apedaile:** I am sorry, senator, were you asking me a question or telling me something?

**Senator Doyle:** I was asking you if that was not the case.

**Mr. Apedaile:** To my knowledge, it cannot be so in the case of Canadian Pacific, because we have always been prepared to offer those structures for some nominal sums. The associated costs, as I mentioned, could create the problem. One exception drawn to my attention was Regina Station, which was sold to VIA. It was sold as a going-concern building, which is a different instance.

**The Acting Chairman:** That completes this part of the hearing with officials from Canadian Pacific Railway.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, could I make one quick statement? I have to leave almost immediately and Dr. Pearson will take my place; but I would just like to say that this bill in now way is intended to interfere with legitimate railway operations. The railways are important and we want to keep their costs down. This bill simply sets out a mechanism to preserve and save heritage stations. Surely the CPR is as interested in that as we are. However, the answers that you are giving are making me think that you are imagining a lot of things that could not possibly happen under this bill. Thank you very much.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, before Mr. Taylor leaves, he could be very helpful to us. Some amendments have been proposed which seem to be consistent with the purposes and intentions that Mr. Taylor has outlined. I have a parliamentary question to ask him. We are assuming that we are almost at the end of this session. Given the kind of cooperation that you had in the other place in getting the bill to this stage, if amendments were made in the Senate, do you think you could get them passed or would they have the effect of killing the bill?

**Mr. Taylor:** I think amendments at this stage would, in effect, kill the bill. We are drawing close to the end of the session. The bill would have to go back to the House of Commons.

[Traduction]

possibles. Je reprendrai encore l'exemple de London, en Ontario. La gare ne sera pas déplacée. Un promoteur se portera acquéreur du terrain entourant la gare, y compris celle-ci, et l'incorporera dans son projet de construction. Dans ce cas, tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes parce que nous avons pu récupérer le montant correspondant à la valeur du terrain, la gare n'a pas à être démantée, et le bâtiment sera préservé. Je crois que c'est à ce genre de chose que M. Taylor pensait.

Toutefois, il arrive que l'usage auquel les futurs propriétaires des destinent la gare ne justifie pas l'achat du terrain sur lequel elle est érigée.

**Le sénateur Doyle:** Dans les circonstances actuelles, sans cette loi, il arrive effectivement que le prix de la gare puisse être le principal facteur qui dissuade un groupe communautaire d'en prendre charge ou d'envisager quelque autre utilisation que la destruction.

**Mr. Apedaile:** Pardon, monsieur le sénateur, me posez-vous une question ou m'adressez-vous un commentaire?

**Le sénateur Doyle:** Je vous demandais si tel n'était pas le cas.

**Mr. Apedaile:** À ma connaissance, cela ne peut être le cas du Canadian Pacifique, parce que nous avons toujours été disposés à offrir ces bâtiments moyennant une somme symbolique. Le problème pourrait provenir, comme je l'ai signalé, des frais connexes. Une exception cependant a été portée à mon attention; il s'agit de la gare de Regina, qui a été vendue à VIA. Elle a été vendue à titre d'actif à valeur d'utilité, ce qui est différent.

**Le président suppléant:** Voilà qui met fin à cette partie de l'audience des représentants du Canadien Pacifique.

**Mr. Taylor:** Monsieur le président, pourrais-je faire une brève déclaration? Je dois partir presque immédiatement, et M. Pearson me remplacera, mais j'aimerais seulement dire que le projet de loi n'a aucunement pour but de nuire à l'exploitation légitime des chemins de fer. Les chemins de fer sont importants, et nous voulons tenir leurs frais d'exploitation au minimum. Le projet de loi prescrit simplement un mécanisme destiné à conserver et à préserver les gares patrimoniales. Le CP y trouve son intérêt autant que nous. Toutefois, d'après les réponses que vous nous avez données, je suis porté à croire que vous imaginez beaucoup de choses qui ne pourraient jamais se produire en vertu du présent projet de loi. Merci beaucoup.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, avant que M. Taylor ne parte, il pourrait nous être très utile. Certaines modifications qui ont été proposées semblent compatibles avec les objets et intentions qu'a décrits M. Taylor. J'ai une question parlementaire à lui poser. Nous présumons que la présente session achève. Vu le genre de collaboration à laquelle vous avez eu droit précédemment pour faire avancer le projet de loi jusqu'à ce stade-ci, s'il était modifié au Sénat, croyez-vous pouvoir faire adopter ces modifications ou celles-ci auraient-elles pour effet de torpiller le projet de loi?

**Mr. Taylor:** Je crois en effet qu'à ce stade-ci des délibérations, les modifications auraient pour effet de couler le projet de loi. La fin de la session approche rapidement. Le projet de



[Text]

[Traduction]

Si vous ne vous en souvenez pas, nous poserons la question au dernier groupe de témoins.

**M. Apedaile:** Je me souviens qu'il y a quelques années, il a été question d'une proposition quelconque concernant une commission de ce genre. Je ne me souviens pas des détails.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Les fonds devaient-ils venir du secteur privé ou du secteur public, ou des deux? Je me demande si on a fait appel à la collaboration du CP.

**M. Apedaile:** Je crois qu'il y a eu des échanges de lettres avec notre entreprise à l'époque.

**Le sénateur Doyle:** À la page 6 de votre exposé, le paragraphe débute sur les mots suivants: Dans d'autres circonstances, la compagnie de chemin de fer serait parvenue à trouver un acheteur... Je présume que c'est ce à quoi vous faisiez allusion il y a un moment, lorsque vous disiez qu'il y a dans la communauté des gens qui se disent intéressés à acheter mais qui, au moment de prendre une décision, sont enclins, pour diverses raisons, à changer d'idée. L'une de ces raisons ne serait-elle pas le fait qu'ils ne peuvent payer le prix que vous demandez?

**M. Apedaile:** Il me faut répondre oui et non. Non, pour ce qui est du premier point, parce que nous vendrions normalement pour 1 \$ un bâtiment de gare dont nous n'avons plus besoin. Nous avons aussi, dans certains cas où nous estimions que, pour les besoins de l'exploitation du chemin de fer, il fallait déplacer le bâtiment, nous avons offert une aide financière au titre du déplacement du bâtiment.

Il y a problème lorsqu'il reste des coûts que les intéressés ne peuvent assumer. Ces coûts peuvent être liés au déplacement du bâtiment ou tout simplement aux modifications qui s'imposent, à leur avis, pour l'adapter aux fins auxquelles ils le destinent et en assurer l'entretien courant, ce qui comprend la peinture, les réparations et peut-être une forme quelconque de financement ainsi que l'assurance. Comme ce sont des frais tout de même assez importants, cela pourrait nous amener à décider de prendre d'autres dispositions à l'égard de bâtiments dont nous n'avons plus besoin. C'est un peu le même genre de problème que celui auquel se heurtent les nouveaux propriétaires. Ce n'est pas tant le coût d'achat qui pose des difficultés que les frais connexes.

**Le sénateur Doyle:** Je suis au courant de cas où il y a eu beaucoup de collaboration entre la compagnie de chemin de fer propriétaire d'une gare et le groupe communautaire qui désire en faire l'acquisition. Je peux imaginer une telle situation dans des petites localités ou dans des lieux où les voies ferrées ont été abandonnées. Je serais curieux de savoir ce que vous feriez du terrain sur lequel a été construite une gare ferroviaire, en plein centre urbain où les valeurs mobilières sont très élevées. À quel moment jugez-vous avoir envers les actionnaires et les propriétaires le plus possible de la vente de ce bien immobilier?

**M. Apedaile:** Dans pareil cas, il nous faudrait certainement recouvrer—il serait irresponsable de ne pas le faire—la valeur du terrain. Nous cherchions normalement à faire déménager le bâtiment en un autre lieu. Des arrangements devraient être

**Mr. Apedaile:** I recall that some years ago there was some discussion of a proposal of some nature concerning a board of that kind. I do not recall the specifics.

**Senator MacDonald (Halifax):** Would that have been privately or publicly funded or a combination of both? I am wondering if CP's cooperation was requested.

**Mr. Apedaile:** I believe there was some correspondence with our firm at the time.

**Senator Doyle:** On page 6 of the presentation you begin the paragraph with the words, "In other instances, the railway may have been unsuccessful in finding a buyer..." I presume this is what you were talking about just a moment ago when you said that there are people within a community who will come forward and express an interest but, when coming closer to making a decision, they are, for a variety of reasons, inclined to back away. Is one of those reasons the fact that they cannot meet the price that you might attach to an individual station?

**Mr. Apedaile:** I think the answer has to be, yes and no. No, in the first instance in that we would normally offer a station building, for which we no longer had use, for sale at \$1. We have, in certain instances, where we have found that for railway operating purposes we believe it necessary to move the structure, offered to contribute toward the cost of moving the structure.

Where the problems arise is when there still remain costs at a level that organizations have trouble with. Those may relate to moving or to simply making some changes they find necessary for the use they have in mind, or in maintaining it in an ongoing way, which includes painting, repairs and perhaps some kind of financing and insurance. Those are not substantial costs and they may lead us to want to make other arrangements for buildings that we no longer use. That is the same kind of problem that a new owner would come up against. It is not so much the cost of acquiring as those associated costs that go with that activity.

**Senator Doyle:** I am aware of instances where a great deal of cooperation has gone on between the owner railway and a community group wishing to obtain a station. I can see these things occurring in small communities or in places where rail lines have been abandoned.

I am curious about what you might do with a piece of property on which stands a railway station in a built-up community where real estate values are very high. At what point do you feel you have an obligation to your shareholders or your proprietors to get the most that you can for that piece of railway property?

**Mr. Apedaile:** In an instance such as that, we would certainly need to recover—we would be irresponsible if we did not—the value of the land. In an instance like that we would normally try to encourage that the structure be moved to some

[Text]

**Senator MacDonald (Halifax):** I agree that this will involve subjective judgment and I agree that it will involve delays, but that is nothing new in terms of legislation.

legislation.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Je conviens que cela suppose une part de jugement subjectif et que cela occasionnera des retards, mais cela n'a rien de nouveau en matière de Comment votre témoignage cadre-t-il avec celui qu'a présenté M. O'Meara le 13 juillet? Celui-ci a insisté beaucoup sur l'article 119 de la *Loi sur les chemins de fer* lorsqu'il a affirmé que le mécanisme proposé protégeait les intérêts du public en empêchant qu'on décide arbitrairement de se défaire de gares ferroviaires. Vous n'avez rien dit de tel aujourd'hui. En fait, je ne sais pas si vous avez fait un lapsus, mais à la page 5, au quatrième paragraphe, vous déclarez que:

Le projet de loi C-205 transcende la question des besoins en matière de chemins de fer et propose . . . . puis, vous avez inséré le mot «utile». Vous ne vous retranchez pas derrière l'article 119.

**M. Apedaie:** Avec le recul, sénateur.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Si la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, se fondant sur un jugement subjectif, désignait une gare ferroviaire monument historique et que personne ne manifestait d'intérêt à son égard, cherchiez-vous à la faire démolir?

**M. Apedaie:** Oui, fort probablement.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** D'après M. Taylor, personne ne vous force à garder cette propriété à tout jamais, d'y apposer une plaque portant, par exemple, le nom du sénateur Sinclair et de la garder pour cent ans. Il y aurait évidemment des dépenses à engager préalablement à la démolition. Personne ne vous force à entretenir cet immeuble pour toujours. Si démol.

**M. Apedaie:** Le danger, à mon avis, c'est qu'on désigne une gare ferroviaire caractéristique patrimoniale, ce qui en interdit la démolition, et que personne ne veuille en prendre possession, mais souvent, lorsqu'ils envisagent concrètement ce qui pourrait arriver s'ils faisaient l'acquisition du bâtiment, qu'il reste sur place ou soit transporté en un autre lieu, leur intérêt s'évanouit parce qu'ils ne peuvent l'exprimer d'une façon suffisamment concrète ou parce qu'ils n'ont pas les moyens d'assumer les coûts associés à la responsabilité civile ou les frais d'entretien, par exemple.

Il pourrait arriver qu'une gare soit désignée gare ferroviaire patrimoniale par suite de l'intérêt manifesté à son égard et qu'il se révèle ensuite impossible de concrétiser cet intérêt en assumant les responsabilités qui s'y rattachent. Dans pareil cas, on se trouverait devant une gare patrimoniale, donc une gare qui ne peut être démolie et qui resterait là, à l'abandon, sans personne pour en prendre soin. C'est précisément la situation de «limbes» que nous décrivons.

**Le sénateur MacDonald (Halifax):** Vous dites qu'il devrait être possible pour la compagnie de chemin de fer de céder le bâtiment à une autorité publique. De mémoire, vous rappelez-vous qu'il ait été proposé de créer une institution, comme une société d'État ou quelque autre forme qu'elle puisse prendre?

Bill C-205 goes beyond the question of railway requirements, and proposes an additional . . . and then you inserted the word "useful." You are not hiding behind section 119.

**Mr. Apedaie:** Sober second thought, senator.

**Senator MacDonald (Halifax):** If the Historic Sites and Monuments Board of Canada, using subjective judgment, declares a railway station to be an historic building and no one comes forward, would you try to have it demolished?

**Mr. Apedaie:** Yes, we probably would.

**Senator MacDonald (Halifax):** Mr. Taylor says that no one is forcing you to keep the property forever and to put, let us say, Senator Sinclair's name on it on a plaque and retain it for 100 years. Obviously there would be costs involved during the period before demolition. No one is causing you to maintain that building forever. If no one comes forward, then the building would be demolished.

**Mr. Apedaie:** I think the point is that there could be a designation of heritage which would cause the station to be unable to be removed and a party may not come forward. In our experience with stations, many parties express interest but frequently, as they get closer to dealing with the reality of what would happen if they acquired the building, either in situ or in some other location, that interest fades away either because the interest cannot be broadly enough expressed or there are no means to take on the structure such as paying the liability and maintenance costs.

An interest could be expressed which could result in a station being designated heritage and then that interest would not be able to come forward and carry out the responsibilities. In that case, you would have a station which would be designated heritage and it could not be removed. It would stay there with no one to take it over. That is the issue of "limbo" that we are defining.

**Senator MacDonald (Halifax):** You say that the railway should have the option to transfer the structure to some public authority. In your memory, do you recall a proposition being put forward that would create an authority, such as a crown corporation or whatever form it might take? If you do not recall, we shall put the question to the last panel of witnesses.



[Text]

mon sense and ordinary business sense come into this. For example, the legislation does not set out every move that has to be made, nor should it.

**Mr. Apedaile:** Mr. Taylor has said that these things will be dealt with over a number of years. Obviously, stations will come up for review over a number of years, but changes within stations come up week over week and month over month. So if, as you have pointed out, the Historic Sites and Monuments Board has a good deal of work to do already, it points up precisely the point we are trying to underline: that if all the changes that occur on a regular basis must flow through that process, there will be delay.

**Senator Corbin:** Are you happy with the definition of "heritage feature" in the bill?

**Mr. Apedaile:** There are no specific criteria defining "heritage", but perhaps it will be dealt with in regulation. As a party that has a lot of buildings where designations will be made, we would be more comfortable if we had a sense of the criteria the board will use in arriving at the definitions.

**Senator Corbin:** "Heritage feature" refers to future actions. It does not define or describe an heritage feature. Therefore, as the witness has said, it would be a matter of subjective judgment further down the line. It seems to me that it is important to know what precisely is meant by "heritage feature." The witness refers in his brief to "heritage features" and "historical features." Are those terms distinct in your mind?

**Mr. Apedaile:** They could be, but they are not necessarily. For example, certain features in buildings, or certain structures, might have historical significance which may or may not be defined as heritage. "Heritage" is a difficult term to define in the sense that it is more an expression of peoples' views of things. "Historical" is perhaps a question of fact.

**Senator Corbin:** Or of what happened at a certain time. Would the terms have anything to do with architecture?

**Mr. Apedaile:** They could, but I would not want to define either term in a specific way. I simply indicate that you can construct a difference between the two terms.

**Senator Corbin:** In other words, you are saying that both these terms encompass a multitude of possible definitions that we do not have at hand?

**Mr. Apedaile:** That is correct, and it is something that we believe should be done. I realize that it may be difficult to define in detail the terms in legislation as opposed to regulation, and we also realize that there is discretion in something of this kind. In our view, however, some effort to provide guidelines would certainly be appropriate.

**Senator Robertson:** Mr. Chairman, I simply want to inform Senator Corbin that when we met last week to discuss this bill, the officials responded to similar questions. They are here this morning as well.

écrit. Il est inutile de perdre du temps. Il s'agit de faire preuve de bon sens et d'un sens commercial. La loi ne prévoit donc pas toutes les démarches à faire et ce n'est d'ailleurs pas son rôle.

**Mr. Apedaile:** M. Taylor vient de dire que tout le processus prendra plusieurs années. Il est évident que l'examen des gares se fera sur plusieurs années; il reste toutefois que des changements dans les gares surviennent de semaine en semaine et de mois en mois. Comme vous l'avez fait remarquer, la Commission des lieux et monuments historiques a déjà beaucoup de travail à faire, cela illustre le point que nous essayons de souligner: il y aura des retards si tous les changements qui surviennent régulièrement doivent passer par ce processus.

**Le sénateur Corbin:** Êtes-vous satisfait de la définition de «caractéristique patrimoniale» du projet de loi?

**Mr. Apedaile:** Aucun critère précis ne permet de définir le mot «patrimoine». Cela fera peut-être l'objet d'un règlement. Représenter une compagnie dont de nombreux édifices seront désignés, nous souhaiterions être mis au courant des critères qu'utilisera la Commission à ce sujet.

**Le sénateur Corbin:** L'expression «caractéristique patrimoniale» se rapporte à des mesures futures. Elle ne définit ni ne décrit ce qu'est une caractéristique patrimoniale. Il s'agit donc, comme le disait le témoin, d'une question de jugement subjectif. Il me semble important de connaître le sens précis de l'expression «caractéristique patrimoniale». Dans son mémoire, le témoin parle de «caractéristiques patrimoniales» et de «caractéristiques historiques». Pensez-vous que ces termes s'opposent?

**Mr. Apedaile:** C'est possible, mais pas obligatoirement. Par exemple, certaines caractéristiques ou constructions peuvent avoir une importance historique qui soit définie comme patrimoniale ou non. Le terme «patrimoine» est difficile à définir puisqu'il traduit davantage une façon subjective de voir les choses. Le terme «historique» est peut-être plus factuel.

**Le sénateur Corbin:** Il se rapporte aussi à ce qui s'est produit à une certaine époque. Ces termes visent-ils aussi l'architecture?

**Mr. Apedaile:** C'est possible, mais je ne souhaite pas les définir ici de façon précise. Je dis tout simplement que l'on peut établir une différence entre les deux.

**Le sénateur Corbin:** Autrement dit, ces deux termes englobent d'après vous une multitude de définitions possibles que nous n'avons pas à notre disposition?

**Mr. Apedaile:** C'est exact, et nous devrions, me semble-t-il arriver à les définir. Je sais que la tâche risque de ne pas être facile lorsqu'il s'agit d'une loi et non d'un règlement, et qu'un élément discrétionnaire peut jouer. Il nous semble toutefois qu'il serait tout à fait opportun de donner quelques lignes directrices à ce sujet.

**Le sénateur Robertson:** Monsieur le président, je souhaite simplement informer le sénateur Corbin que lorsque nous avons débattu de ce projet de loi la semaine dernière, les autorités qui se trouvent encore avec nous ce matin ont répondu à de semblables questions.



[Text]

in the organization. These sorts of things happen week over week, month over month as part of ongoing business.

**Senator Robertson:** And you feel that this measure would be

inhibiting?

**Mr. Apedalle:** With a company the size, scope and number

of employees—approximately 23,000—of CP Rail, it is quite normal that you will be moving your people around and making changes in a series of small, incremental moves in the number of structures you have every day. If we did not keep up in this manner, we would be very much behind in our market place.

**Mr. Taylor:** The Historic Sites and Monuments Board will be made up of mature people who will be cognizant of the railway's needs as well as the heritage features. Then there is the community, the minister and, finally, cabinet. Surely, as the request goes through those various stages, anything that is reasonable, sensible and should be done for railway operations will be done.

**Mr. Apedalle:** Our concern in this particular instance is not

with the reasonableness, as you have described it. I am quite persuaded that the process will be very reasonable. Our point in this instance is with regard to administrative overload and time delay. If you have a whole series of fairly modest changes which are less to do with the heritage aspects of a structure than simply the ongoing operational aspects; if you have to loop all these changes through a process which involves this series of events you have just outlined, it involves both a time factor and, perhaps, a bureaucratic situation. You could have a great number of these requests in the pipeline at any one time.

For example, some of the things that go through the regulatory authorities set up under the National Transportation Act, face a workload problem, and I refer to things that are physically of larger scope than changing aspects of a heritage station. Yet we have experienced, and do experience, delays in that process. I think it is quite normal, for any process that involves a lot of requests on similar kinds of things that must be examined, to take a long time. So the purpose of our suggestion is to reduce, in a way that we hope is reasonable, the number of events that would have to be brought forward. The question of limbo, of course, involves decisions where something cannot be changed in, say, a full station, but there is perchance no local authority or local interest that wants to take it over even though the structure has been declared a heritage building.

**Mr. Taylor:** I think you are worrying about something that will never happen. In the first place, every station in Canada Monuments Board has a lot of work to do, and it will not take on more than it can handle. These things will take place over a number of years. We simply want to make sure that a heritage feature is not destroyed. If there is some reason for destroying a heritage feature, a simple letter to the Minister of Transport or the Minister of the Environment would deal with it immediately. There does not have to be a loss of time. Ordinary com-

**Mr. Apedalle:** Compte tenu de l'importance, de l'envergure et du nombre des employés (près de 23 000) de CP Rail, il est tout à fait normal d'apporter des changements de façon progressive. Si nous ne procédions pas de la sorte, nous serions bien à la traîne de nos concurrents.

**Mr. Taylor:** La Commission des lieux et monuments historiques se composera de personnes responsables, au fait des besoins des chemins de fer ainsi que des caractéristiques patrimoniales. Entrent également en jeu la collectivité, le ministre et enfin le Cabinet. Il est évident qu'à ces divers niveaux, ne seront prises que des décisions raisonnables et servant les intérêts des chemins de fer.

**Mr. Apedalle:** Dans ce cas particulier, nous ne nous inquiétons pas du caractère raisonnable des décisions, tel que vous le décrivez. Je suis persuadé que tout le processus sera très raisonnable. Nous nous inquiétons par contre de la surcharge administrative et des délais. En effet, toute série de changements relative à une construction que ses aspects opérationnels consistent à faire passer par le processus que vous venez de décrire, ce qui met en jeu un facteur de temps et peut-être également de travail administratif. Il se pourrait fort bien que de telles demandes nous parviennent en grand nombre à n'importe quel moment.

Par exemple, les organismes de réglementation établis en vertu de la Loi nationale sur les transports ont des problèmes de surcharge de travail. Je veux parler ici de problèmes matériellement plus importants que les modifications apportées à une gare patrimoniale. Et pourtant nous avons connu et connaissons encore aujourd'hui des retards. Je pense qu'il est tout à fait normal qu'un processus par lequel passent de nombreuses demandes prenne beaucoup de temps. Nous suggérons donc de diminuer d'une façon qui, nous l'espérons soit raisonnable, le nombre de démarches à faire. Les gares que l'on ne peut modifier et qui n'intéressent aucune autorité ou compagnie locale, alors qu'elles ont été désignées gares patrimoniales, risquent bien entendu d'être reléguées aux oubliettes.

**Mr. Taylor:** Il me semble que vous vous inquiétez pour rien. Tout d'abord, il est impossible d'examiner le cas de toutes les gares du Canada en même temps. La Commission des lieux et monuments historiques a beaucoup à faire et n'ira pas chercher du travail supplémentaire. Tout le processus va prendre plusieurs années. Nous voulons simplement nous assurer qu'aucune caractéristique patrimoniale ne soit détruite. Si pour une raison ou une autre, une caractéristique patrimoniale risque d'être détruite, il suffit d'en aviser immédiatement le ministre des Transports ou au ministre de l'Environnement par

[Traduction]

[Text]

has been expressed with respect to the Antigonish railway station. Do you know anything about that instance, Mr. Taylor, or is that too far east for you?

**Mr. Taylor:** I do not know anything about that particular case.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Then there is another station at Orangedale which seems to attract a great deal of attention from people with heritage concerns. That one is also not one on which you have focused?

**Mr. Taylor:** All I can say, senator, is that I have great faith in the people of the community who want to preserve a station, not because it is an old railway station but because it has some heritage feature that sets it out as representing an age that has gone by and is therefore meaningful to that community and to Canada. Each community will be able to assess those things under this bill without any stiff, formal set of rules, because, as you have suggested, every station and every place will be different.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Thank you very much, Mr. Chairman.

**Senator Robertson:** Mr. Chairman, Senator Stewart has identified something that I find a little disturbing here. Mr.

Taylor, subsection 5(3) relates to alterations made in response to an emergency situation. In my opinion, you are not giving a great deal of scope there because, regardless of whether it is a leak in the roof or the plumbing or something to do with a safety feature, when you are dealing with a public building and with the public, almost everything that occurs is an emergency. Therefore this subsection would include almost everything except a planned redesign, in my opinion. I feel reasonably comfortable with this bill, but I must say that subsection 5(3) does seem to cover a great deal of what Senator Stewart was talking about.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The comments of the railway might be interesting on this point.

**Mr. Apedaile:** Perhaps a leaky roof is an instance that would be covered under that emergency subsection, and perhaps that was too dramatic an example. However, the point is that there are things that are equally mundane and yet equally necessary to the ongoing functioning, but which would not be deemed to be an emergency. Really, the reference is to matters that are of the daily life and use of any building and, if they do not have the scope that moves them into the emergency category, they then are left in some form of limbo.

**Senator Robertson:** Can you give me an example?

**Mr. Apedaile:** Let us say that you wanted to move your equipment around, or you wanted to bring in some new equipment, or you wanted to change your staff within the structure or make organizational changes, all of which involved changing the interior layout. For example, some years ago we implemented customer service centres. It was done over time, but, as the service centres went in, all kinds of other changes occurred

[Traduction]

gare ferroviaire d'Antigonish. Avez-vous entendu parler de ce cas précis, monsieur Taylor, ou s'agit-il d'un endroit situé trop à l'est pour vous?

**Mr. Taylor:** Je n'ai pas entendu parler de ce cas particulier.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il y a aussi la gare d'Orangedale, qui semble préoccuper tous ceux qui s'intéressent au patrimoine. En avez-vous entendu parler?

**Mr. Taylor:** Tout ce que je peux dire, sénateur, c'est que je fais parfaitement confiance à tous ceux qui souhaitent préserver une gare, non parce qu'il s'agit d'une vieille gare ferroviaire, mais plutôt parce qu'elle possède des caractéristiques patrimoniales, qu'elle représente une époque révolue et qu'elle présente donc un intérêt certain pour cette collectivité ainsi que pour le pays dans son entier. Chaque collectivité pourra, en vertu de ce projet de loi évaluer tous ces aspects, sans pour autant être assujettie à des règles rigides et formelles, puisque, comme vous l'avez dit vous-même, sénateur, chaque station et chaque lieu présente ses propres particularités.

**Le sénateur Robertson:** Monsieur le président, le sénateur Stewart a relevé quelque chose qui me trouble quelque peu. Monsieur Taylor, le paragraphe 5(3) porte sur les modifications découlant d'une situation d'urgence. À mon avis, cela est trop restreint car, qu'il s'agisse du toit qui fuit, d'un problème de plomberie ou d'une question visant la sécurité, pratique-mment tout ce qui se produit constitue dans le cas d'un édifice public, une situation d'urgence. Par conséquent, ce paragraphe devrait à mon avis inclure presque tous les cas de réparation, exception faite d'un réaménagement complet de l'édifice par exemple. Je suis assez satisfaite de ce projet de loi, mais je dois dire que le paragraphe 5(3) semble traiter d'un bon nombre des points soulevés par le sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il serait intéressant de connaître le point de vue des chemins de fer à ce sujet.

**Mr. Apedaile:** Un toit qui fuit pourrait faire partie des situations d'urgence décrites dans ce paragraphe, et cet exemple était peut-être trop spéculatoire. Il reste toutefois que d'autres problèmes, aussi courants et pourtant aussi essentiels ne sont toutefois pas considérés comme urgents. En fait, nous faisons allusion à des problèmes que pose n'importe quel édifice utilisé de façon quotidienne et qui, s'ils ne tombent pas dans la catégorie des urgences, sont en quelque sorte négligés.

**Le sénateur Robertson:** Pouvez-vous me donner un exemple?

**Mr. Apedaile:** Disons que vous voulez changer le matériel de place, que vous voulez installer un nouvel équipement, que vous souhaitez changer le personnel au sein même de la structure administrative ou encore faire des changements organisationnels. Tous ces projets entraînent des modifications de la disposition des locaux. Ainsi, il y a quelques années, nous avons ouvert des centres de service à la clientèle. Cela s'est fait



[Text]

features destroyed, because then it would no longer be a heritage station.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Then it would appear that if the railway representatives here today understand the situation properly, the bill seems to overreach its purpose. For example, there might be a leak in the roof which everyone agrees would require immediate attention, and the company seemed to feel that someone might complain that they were altering or changing the grade of the shingles or whatever. However, I do not think that that is the intention of this bill.

**Mr. Taylor:** In cases where the railway company intended to continue to use the station for a number of years, I do not think there would be any difficulty at all in their carrying out repairs that would lead to better operations and cheaper costs for passengers, et cetera. However, I would remind the senator that we are dealing with adult and mature people; namely a community that wants a railway, a minister who is interested in the environmental features and the railway itself. Therefore, in the first case, nothing will be done to increase the costs of the railway operations; we are trying to keep those costs down. However, what we are trying to do is to preserve these old heritage stations and stop from happening what, in some instances, has happened in the past where the railway company has simply gone in and destroyed the whole station.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I understand your purposes, but I think there is a legal question here as to whether the word "alter" in sections 5(1)(a) and 6(a) go beyond your purpose. If the lawyers say that, in their opinion, it does go beyond your purpose, I gather that you would have no objection to having the bill brought into line with your purpose?

**Mr. Taylor:** Senator, I am not a lawyer, but lawyers certainly prepared the bill. In my view, the purpose of the bill is to preserve any heritage feature of a station. We do not want that destroyed; otherwise the station is no longer a heritage station. That is all the bill is trying to do. It is not intended to interfere with the railway operation in any way, shape or form.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I have another question, if I may. It is rather a different kind of question and goes beyond the paragraphs we have before us. Mr. Taylor is here today, and I apologize in advance if I am asking him questions about part of the country with which he is not familiar. However, I have been receiving presentations over the weekend by way of telegrams and letters with regard to this bill. I might say that most of them are in support of the bill. However, there are two of those communications that concern me. They are with respect to the old Intercolonial Railway in Nova Scotia. One is the Antigonish railway station. As you probably know, there is presently a discussion underway that the railway operations between Truro and North Sydney will be discontinued, and trucking will be taking over. Concern

[Traduction]

niales soient détruites, car il ne s'agirait alors plus d'une gare patrimoniale.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il semblerait donc que le projet de loi semble dépasser son objet si les représentants des chemins de fer ici présents comprennent bien la situation. Par exemple, il se pourrait que le toit fût et que l'on convienne de la nécessité de le réparer sans tarder; or, la compagnie pourrait craindre que quelqu'un lui reproche de changer la qualité des bardeaux, par exemple. Je ne pense pas toutefois que ce soit là l'intention du projet de loi.

**Mr. Taylor:** lorsque la compagnie de chemins de fer a l'intention de continuer à se servir de la gare pendant encore plusieurs années, je ne pense pas qu'elle refuse d'effectuer les réparations nécessaires qui lui permettent de mieux fonctionner et d'offrir des prix plus intéressants aux passagers. J'aime-rais toutefois rappeler au sénateur que nous avons affaire à des adultes responsables, soit les membres d'une collectivité qui souhaitent un chemin de fer; un ministre qui s'intéresse aux caractéristiques de l'environnement et les dirigeants de la compagnie de chemin de fer. Dans le premier cas donc, aucune mesure susceptible d'augmenter les coûts d'exploitation du chemin de fer ne sera prise; nous essayons de maintenir ces coûts à leur niveau actuel. Nous essayons par ailleurs de préserver les vieilles gares patrimoniales et d'empêcher que la compagnie de chemin de fer ne détruise des gares entières, comme cela s'est déjà produit.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je comprends bien les buts que vous poursuivez. Reste à savoir malgré tout si sur le plan juridique, le mot « modifier » des alinéas 5(1)(a) et 6(a) va plus loin que ce que vous visez. Si d'après les avocats, tel est le cas, j'imagine que vous ne vous opposerez pas à ce que le projet de loi concorde avec le but que vous poursuivez.

**Mr. Taylor:** Je ne suis moi-même pas avocat, mais ce sont des avocats qui ont rédigé le projet de loi. À mon avis, ce projet de loi se propose de préserver toutes les caractéristiques patrimoniales des gares. Nous ne voulons pas que ces caractéristiques soient détruites; sinon, les gares visées ne sont plus des gares patrimoniales. C'est tout ce que le projet de loi tente de faire. Il ne s'agit nullement de se mêler de l'exploitation du chemin de fer.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, j'aurais une question bien différente à poser, qui va plus loin que les alinéas que nous avons devant nous. Je prierais M. Taylor de bien vouloir m'excuser si je lui pose des questions sur une partie du pays qu'il ne connaît pas. J'ai toutefois reçu des télégrammes et des lettres au cours de la fin de semaine à propos de ce projet de loi. La plupart sont d'ailleurs en faveur du projet de loi.

Deux de ces lettres m'inquiètent toutefois. Elles portent sur le vieux chemin de fer Intercolonial de Nouvelle-Écosse. Il s'agit tout d'abord de la gare ferroviaire d'Antigonish. Vous savez sans doute qu'il est actuellement question de supprimer le trafic ferroviaire entre Truro et North Sydney et de le remplacer par des camions. Les gens s'inquiètent au sujet de la



[Text]

**Mr. Taylor:** It is far better to leave it that way than to set up a stipulated method that may not be applicable at all in many cases.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, my problem is that if the cost arrangement is going to remain as it now is, namely a provision, then I must ask: What does this bill accomplish? If we are simply going to have a situation where, on an ad hoc basis, agreements can be made between the present owner of the building and its future owner and customer, how does this bill advance the situation? What I am uneasy about, and what I sense in the brief that we have just heard, is that the railway company—and perhaps other railway companies—may find themselves obliged to maintain and not to alter structures. At the same time, there is no provision with regard to the costs that may be incurred or that may be imposed upon them by those new obligations.

**Mr. Taylor:** Senator, it was never felt that this bill should be completely comprehensive in regard to every cost. In fact, to do so might be very unfair to the railway or might be unfair to the community that wants to undertake the operation. I personally feel that it is far better to leave it to be decided between the parties concerned. This bill will protect the heritage features and make sure they are protected. Accordingly, the costs involved will then be levied properly wherever they belong.

At the present time, when a railway station or a rail line is abandoned, there is a hiatus of several weeks while the hearings are being held by the transportation agency involved, which was hitherto the CTC. During that time, people decide purpose. So really there would be very little difference with the time limits that are set in this bill. In other words, it is not going to be delayed indefinitely on the part of the board or on the part of the minister, and the costs are to be worked out jointly. I think that is a logical way to handle this matter. It is the way in which it is done now, and why should it be changed?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Taylor, let me ask you a different kind of question. We have been told that the bill unduly restricts the ability—and I assume that means the ability of the building that have more to do with its business function than its heritage attributes. Then back on page 8 of the written presentation we have just heard, we are told that:

Both the letter and the spirit of Bill C-205 can be fully respected by deleting the word "alter" from sections 5 (1) (a) and 6 (a). The word "alter" would remain in sections 5 (1) (b) and 6 (b) which deal with heritage features.

I wonder, Mr. Chairman, if the sponsor of the bill would find that amendment acceptable?

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, the whole purpose of this bill is to try to preserve for future generations the heritage features that are contained in any particular station. That is all it is trying to do. In other words, we do not want any of those heritage

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si les dispositions en matière de coûts restent ce qu'elles sont, je ne peux m'empêcher de poser la question suivante: À quoi sert ce projet de loi? Si en effet nous nous retrouvons dans une situation où le propriétaire actuel de l'édifice et son futur propriétaire peuvent parvenir à une entente, en quoi ce projet de loi fait-il avancer les choses? Ce qui me gêne, et ce qui, à mon sens, ressort de l'exposé que nous venons d'entendre, c'est que cette compagnie de chemins de fer—et peut-être d'autres compagnies de chemins de fer—peut se trouver dans l'obligation d'entretenir les constructions sans les modifier. En même temps, aucune disposition n'est prévue quant aux coûts qu'elle devra peut-être assumer ou qui pourront peut-être lui être imposés en vertu de ces nouvelles obligations.

**Mr. Taylor:** Il n'a jamais été dit, sénateur, que ce projet de loi devait tout prévoir en matière de coûts, puisque cela serait très injuste pour la compagnie de chemin de fer ou la collectivité qui lui souhaiterait se charger de l'opération. À mon avis, je pense qu'il vaut beaucoup mieux laisser les parties visées s'entendre à ce sujet. Ce projet de loi permet de protéger les caractéristiques patrimoniales et de faire en sorte qu'elles sont protégées. Par conséquent, ce sont les parties visées qui engageront les dépenses nécessaires.

À l'heure actuelle, lorsqu'une gare ou une ligne ferroviaire est abandonnée, plusieurs semaines s'écoulent avant que ne se déroulent les audiences de l'organisme de transport visé, soit jusqu'à présent la Commission canadienne des transports. Pendant ce temps, les gens décident s'ils souhaitent ou non conserver la gare comme gare patrimoniale. Il n'y aurait donc pas beaucoup d'écart en matière de délais tels qu'ils sont fixés par ce projet de loi. En d'autres termes, la Commission et le ministre ne vont pas retarder les choses indéfiniment, et les coûts doivent être calculés conjointement. C'est à mon avis une façon logique de procéder. C'est ainsi que se passent les choses actuellement; pourquoi faudrait-il changer?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Permettez-moi, monsieur Taylor, de vous poser une autre question. On nous a dit que ce projet de loi limite la capacité—et je suppose qu'il s'agit de la capacité de la compagnie—de modifier, réparer ou rénover les éléments de l'édifice qui relèvent d'avantage moniales.

On respecterait à la fois l'esprit et la lettre du projet de loi C-205 en supprimant le mot «modifier» des alinéas 5(1)(a) et 6(a). Le mot continuerait de figurer aux alinéas 5(1)(b) et 6(b) qui concernent les caractéristiques patrimoniales.

Je me demande, monsieur le président, si le parrain du projet de loi trouverait cet amendement acceptable?

**Mr. Taylor:** Monsieur le président, ce projet de loi vise uniquement à préserver les caractéristiques patrimoniales de n'importe quelle gare pour les générations futures. En d'autres termes, nous ne voulons pas que ces caractéristiques patrimo-

[Text]

[Traduction]

... all references to costs or losses incurred in such instances were removed from the bill at committee stage in the House of Commons.

I assume that they were not removed because they were contrary to the constitutional provisions with regard to expenditure or appropriations. Consequently, they must have been removed because of policy reasons.

Could the sponsor of the bill explain why he made that decision?

**Mr. Gordon Taylor, MP:** The decision was made as a result of recommendations from the Department of the Environment. Perhaps some of the people from the department would like to comment on that particular item.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Obviously we are creating heritage obligations. It is clear that there will be costs. The question is: Who will bear the costs? That question has to be answered one way or another. We have to have some specific indication as to whether it is the Crown—in other words, the public—the railway company, the local historical society or the local municipality.

**Mr. Taylor:** Perhaps I could add to what I said. The primary reason was that in every railway station there will be a different situation. In some cases the community may want to take it over and would assume those costs; in other cases it may be a company that wants to take it over. It may also be an organization such as a museum, society or historical society. It was felt that the costs could then be arranged between the railway and the company that is taking it over.

The minister who has the final say as to whether or not it will be a heritage building would consider all those points to ensure that any costs that were involved would be levied in the proper place. So to put forth one blank statement about costs would not solve the problem at all.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is helpful. Does that mean that, if no entity—whether it is the Governor in Council, the local municipality, the railway or a local historical society—is prepared to put its money where its love of heritage is, the building is regarded as not being covered by the requirements for preservation?

**Mr. Taylor:** It would be the way it is today. Already there are stations where this has happened. Take the case of Bel-seker. Arrangements were made between the village council and CPR. They both agreed that, first, the village council would be responsible for turning the station right around so that the doors would face the main street, and secondly, that the village council would be responsible for all of the renovation. This was arranged between the two parties. However, the same thing was not necessary in the case of Okotoks. Every station will have its own peculiar set of costs, which can be arranged between the owner of the station, the department and the community concerned.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I understand that.

Je suppose qu'elles n'ont pas été supprimées parce qu'elles allaient à l'encontre des dispositions constitutionnelles relatives aux dépenses ou aux crédits. Par conséquent, elles ont dû l'être pour des raisons politiques.

Le parain du projet de loi pourrait-il expliquer les raisons pour lesquelles il a pris cette décision?

**M. Gordon Taylor, député:** C'est à la suite de recommandations du ministère de l'Environnement que cette décision a été prise. Des représentants du ministère pourraient peut-être nous en parler.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Nous créons donc des obligations patrimoniales qui, à l'évidence coûteront des coûts. Je demande alors qui va assumer ces coûts. Il faudra bien répondre à cette question. Nous devons en effet savoir de façon précise si ce sera l'État—en d'autres termes, le public—la compagnie de chemins de fer, la société historique locale ou la municipalité.

**M. Taylor:** Je pourrais peut-être apporter des précisions à ce que je disais plus haut. La situation de chaque gare ferroviaire sera particulière. Dans certains cas, la collectivité peut souhaiter s'en charger et donc d'en assumer les coûts; dans d'autres cas, une société comme une société de musée ou une société historique peut souhaiter s'en charger. On a pensé donc que c'était aux chemins de fer et à la société prenant la gare en charge de s'entendre au sujet des coûts.

Le ministre qui décide en dernier recours si cette gare sera désignée gare patrimoniale ou non devrait examiner tous ces points, afin de s'assurer que les coûts soient prélevés où il le faut. Par conséquent, il ne servirait à rien d'énoncer une politique générale en matière de coûts.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je vous remercie de ces explications. Cela veut-il dire que si aucune entité—qu'il s'agisse du gouvernement en conseil, de la municipalité, du chemin de fer ou d'une société historique locale—n'est prête à investir dans la valeur patrimoniale d'un édifice, il sera considéré comme n'étant pas visé par les obligations relatives à la conservation?

**M. Taylor:** Rien ne changerait. Cela s'est déjà produit dans certaines gares. Il suffit de prendre l'exemple de Beiseker. Des dispositions avaient été prises par le conseil du village et CP Rail. Il avait d'abord été convenu que le conseil du village se chargerait de modifier la gare pour que ses portes donnent sur la rue principale et ensuite qu'il se chargerait de toutes les réparations. Les deux parties s'étaient entendues à ce sujet. Cependant, dans le cas d'Okotoks, il n'était pas utile de procéder de la même façon.

Chaque gare entraîne des coûts particuliers au sujet desquels le propriétaire de la gare, le ministère et la collectivité peuvent s'entendre.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je le comprends bien.



[Text]

and 6(a). The word "alter" would remain in clauses 5(1)(b) and 6(b), which deal with heritage features.

This will ensure preservation of the features that give the building a heritage significance, while enabling the railway to modify its operational characteristics in response to changing conditions, where it does not interfere with heritage features.

In submitting our views on Bill C-205, CP Rail's primary interest is that the resulting legislation be both effective in preserving heritage values and practical in its application.

With more than a century of history behind it, the railway recognizes that this history has created artifacts and structures that have passed from their original commercial purpose to being reminders of the past that are worth preserving.

The railways' long history in Canada creates both an opportunity and a dilemma—an opportunity to respond to the historical regard we Canadians hold for our railways; and a dilemma in attempting to honour our past, while operating in a contemporary commercial environment in which competitors and customers expect contemporary responses.

The dilemma notwithstanding, CP Rail has, for the most part, been able to find common ground with those who have wished in the past to preserve stations.

As it currently stands, Bill C-205 will only improve the current situation marginally. It would result in railway stations being declared "heritage railway stations," but it would perpetuate the current vacuum when a railway station becomes surplus to railway requirements and no suitable arrangement can be arrived at for this heritage to be adequately protected.

To a great degree, the bill would merely formalize a process which currently takes place informally—and successfully—for the vast majority of cases. It does not provide any new answers as to "how" a heritage railway station is to be protected when no suitable interested party can be found by the railway. This is the kind of problem that such a bill needs to address.

In addition, the bill unduly restricts the ability to restore, repair or renovate the features of a building that have more to do with its business function than its heritage attributes.

In our view, this private members' bill has been unduly rushed through the legislative process. The result is a bill which is not quite ready to become law.

The bill deserves further consultation and review by interested parties, including government departments with an involvement in such matters.

**The Acting Chairman:** Thank you very much, Mr. Apedaile.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am impressed by what the witness has just said about costs. I am looking at the printed copy of the presentation. At the bottom of page 6 we are told:

[Traduction]

6a). Le mot continuerait de figurer aux alinéas 5(1)b) et 6b), qui concernent les caractéristiques patrimoniales.

De cette manière, on assure la préservation des caractéristiques qui donnent son importance patrimoniale à un bâtiment, tout en permettant à la société propriétaire d'en modifier les fonctions pour répondre aux conditions du marché, du moment qu'elle n'altère pas ces caractéristiques patrimoniales.

En vous faisant part de ces vues sur le projet de loi C-205, le Canadien pacifique souhaite avant tout que la mesure contrinue vraiment à préserver nos valeurs patrimoniales, tout en restant concrètement applicable.

Étant plus que centenaire, la compagnie reconnaît que ce long passé l'a rendue dépositaire d'objets et de bâtiments qui ont perdu leur raison d'être première mais sont devenus des témoins du passé dignes d'être préservés.

De par leur longue histoire, les chemins de fer canadiens offrent une chance et posent un dilemme—la chance, pour les Canadiens, de manifester l'intérêt qu'ils portent à l'histoire de leurs chemins de fer et le dilemme qui consiste à essayer de rendre honneur au passé tout en fonctionnant dans un milieu commercial moderne où concurrents et clients attendent des réponses contemporaines.

Nonobstant ce dilemme, CP Rail a en général pu trouver un terrain d'entente avec ceux qui, dans le passé, souhaitaient préserver les gares.

Tel qu'il se présente aujourd'hui, le projet de loi C-205 n'améliorera que très légèrement la situation actuelle, puisque certaines gares seront déclarées «gares ferroviaires patrimoniales» tandis que d'autres, déclarées inutiles, ne pourront être protégées convenablement.

Dans une grande mesure, ce projet de loi servira uniquement à sanctionner un processus qui fonctionne de façon non officielle, mais fructueuse dans la plupart des cas. Il n'apporte en effet aucune réponse nouvelle quant à la façon dont une gare ferroviaire patrimoniale doit être protégée lorsque la compagnie de chemin de fer ne trouve aucune partie intéressée. Or c'est là le genre de problème auquel il devrait apporter une solution.

En outre, le projet de loi limite excessivement les possibilités de restaurer, réparer ou rénover les éléments d'un édifice qui relèvent d'un avantage de ses fonctions commerciales que de ses caractéristiques patrimoniales.

À notre avis, ce projet de loi d'initiative parlementaire a brûlé les étapes du processus législatif, si bien qu'il n'est pas vraiment prêt à devenir loi.

Ce projet de loi mérite de faire encore l'objet de consultations et d'examen de la part des parties en cause, et notamment des ministères concernés.

**Le président suppléant:** Je vous remercie, monsieur Apedaile.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ce que le témoin vient juste de dire au sujet des coûts m'intéresse particulièrement. En bas de la page 6 du mémoire on peut lire que:



[Text]

the option to transfer the structure to some public authority. In certain cases it may also be necessary to move the building from railway property.

Under Bill C-205, a station may be designated as a heritage railway station even if it is still being used for railway purposes. The bill also provides that no railway company can "alter"—including renovate or repair—a heritage railway station unless authorized by the Governor in Council.

The provisions governing alterations have the potential to create undue administrative overload and delay, both for the regulatory authority—in this case the Historic Sites and Monuments Board—and for the railway, because they apply both to heritage stations and, specifically, to "heritage features."

The alterations that a railway must make to one of its functioning buildings are only undertaken in response to changes in the marketplace, operating requirements, technology and organization. The definition of the word "alter" used in the bill, encompassing "restore, renovate or repair," would include normal maintenance of the building.

With the large number of railway stations across Canada, the regulatory authorities could find themselves overloaded with applications for alterations that may have no bearing on a building's heritage value, such as repairing a leaky roof. The administration of these applications is rendered cumbersome by requiring public notice in all instances. It is more practical to consider public hearings only in those cases where alterations to heritage features are contemplated.

Moreover, there is a regulatory lag that the railway will encounter in trying to meet rapidly changing conditions—conceivably six months to one year or more to receive authorization for even a minor modification.

In one case concerning our station in London, Ontario, we may lose the opportunity to have a contractor take over the station and incorporate it in a project that has the support of the city and the local historical association because time may run out.

Railway stations still in use for railway purposes have a variety of functions: passenger waiting rooms, offices, computer facilities, employee lunchrooms, train crew quarters, storage, equipment maintenance, operations control and customer service facilities. When the mix of these functions changes, timely alterations to the physical layout, mainly interior, are essential.

An extensive process to receive authority to make such necessary building modifications, or even to renovate or repair them, is inconsistent with the requirement to adapt quickly to changing circumstances. Nor is it consistent with section 3(1) of the National Transportation Act (1987), which recognizes the need for an "economic" and "efficient" transportation system.

Both the letter and the spirit of Bill C-205 can be fully respected by deleting the word "alter" from clauses 5(1)(a)

[Traduction]

voir en cédant la propriété à un organisme public quelconque. Dans certains cas, il peut même être nécessaire d'éloigner la bâtisse des installations ferroviaires.

Selon le projet de loi C-205, une gare peut être désignée gare patrimoniale même si elle est toujours en service. La mesure prévoit également qu'une société ferroviaire ne peut "modifier"—ce qui inclut la rénovation ou la réparation—une gare patrimoniale sans la permission du gouvernement en conseil.

Il se peut que ces dispositions relatives aux modifications entraînent des charges et des délais administratifs indus—à la fois pour l'organisme concerné, en l'occurrence la Commission des lieux et monuments historiques, et pour la compagnie ferroviaire—car elles valent à la fois pour les gares patrimoniales et plus précisément, pour les «caractéristiques patrimoniales».

Les modifications qu'une compagnie peut apporter à l'un de ces bâtiments ne visent qu'à répondre à des impératifs de marché, d'exploitation, de technologie et d'organisation. Le sens du mot utilisé dans le projet de loi, «modifier» inclut «restaurer, rénover ou réparer», ce qui peut s'appliquer à l'entretien courant de l'édifice.

Compte tenu du grand nombre de gares de chemin de fer au Canada, les autorités compétentes pourraient se voir assaillies de demandes de modification qui n'auraient aucun lien avec la valeur patrimoniale de la bâtisse, par exemple la réparation d'une toiture qui fuit. Le traitement de toutes ces demandes est une lourde charge administrative, puisqu'il faut publier des avis dans tous les cas. D'un point de vue pratique, il convient de réserver la tenue des audiences publiques aux seuls cas où les modifications portent sur des caractéristiques patrimoniales.

Enfin, la compagnie se heurtera à la lourdeur de la réglementation si elle s'adapte rapidement à des conditions nouvelles—elle devra peut-être attendre six mois, un an ou davantage, avant d'être autorisée à procéder à une modification même mineure.

Dans un cas particulier, celui de la gare de London, en Ontario, il se peut qu'à cause des délais, un entrepreneur ne puisse prendre la gare en charge pour l'intégrer à un projet immobilier qui a reçu l'appui de la ville et de l'association historique locale.

Les gares ferroviaires en usage remplissent une variété de fonctions: salles d'attente pour voyageurs, bureaux, pièce réservée aux ordinateurs, salle à manger pour les employés, locaux des équipages, entrepôt, atelier d'entretien du matériel, contrôle des opérations et services à la clientèle. Si ces différentes fonctions viennent à changer, il faut alors procéder sans délai au réaménagement intérieur de la bâtisse.

S'il faut beaucoup de temps avant de recevoir l'autorisation de procéder aux modifications nécessaires, ou même pour rénover ou réparer les locaux, il devient difficile de s'adapter rapidement aux conditions du marché. Il est aussi difficile de respecter le paragraphe 3(1) de la Loi nationale sur les transports (1987) qui consacre la nécessité d'un système de transport «rentable».

On respecterait à la fois l'esprit et la lettre du projet de loi C-205 en supprimant le mot «modifier» des alinéas 5(1)(a) et

[Text]

CP Rail supports the intent of Bill C-205 to create an enhanced procedure. Bill C-205 is intended to provide a complementary process to section 119 of the Railway Act to deal with how a station declared to be a heritage structure is to be disposed of. However, the proposed process is not complete. The result could be to leave many heritage stations in a state of limbo.

As currently contemplated, Bill C-205 assumes that a railway has completed a plan with a community or other interested parties for the disposal or alteration of a surplus station, upon which the public can comment and for which approval must be sought.

In some cases the process would follow through in this way to the desired conclusion, but in others it would not. As currently written, the bill contains no provisions for alternative disposition of the station in the event that authority to dispose of it is not granted.

In other instances, the railway may have been unsuccessful in finding a buyer or an organization interested in taking over a heritage station. In the absence of community interest in acquiring the station, the railway could file an application to demolish it.

Should an application be denied, the railway would, presumably, continue to have some responsibility even though the building is no longer used or required by the railway, and its preservation has found no community support.

The result of such omissions in the bill is that the railway could be required to become the guardian indefinitely of deserted, surplus stations. It seems appropriate to wonder why a heritage station should be preserved under these conditions—an empty building, with no useful role or purpose within the community—but if this is the intent of the bill, then some practical concerns should also be addressed in the legislation.

Because stations are normally adjacent to functioning railway tracks, safety issues are significant. To have empty buildings next to railway rights-of-way is a dangerous combination. Trespassing, for example, threatens the continued existence of the structure, railway operations and the safety of trespassers, who tend to be children.

The preservation of the structure carries real costs, such as security, maintenance and utilities. These costs are not compatible with the railways' recently re-regulated business environment, in which they have to be efficient, low-cost producers of transportation. In fact, all references to costs or losses incurred in such instances were removed from the bill at the committee stage in the House of Commons.

Consistent with the custom that has built up over time, artifacts or structures that warrant preservation, but are no longer of use to their owners, should come into the custody of public authorities as part of a national or regional set of heritage values and arrangements. The bill should contain specific provisions to the effect that when a heritage railway station is declared surplus to the railway requirements and authorization to dispose of it as proposed by the railway is not granted, the railway should have

[Traduction]

Le Canadaien Pacifique appuie l'objet du projet de loi C-205 qui vise à établir une procédure améliorée. Le C-205 devrait compléter les dispositions de l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer pour ce qui est de la façon dont on peut céder une gare déclarée bâtiment patrimonial. Cependant, la procédure proposée n'est pas complète. Car il se pourrait que le sort d'un grand nombre de gares patrimoniales reste en suspens. Dans la version actuelle, le C-205 est fondé sur l'hypothèse où une compagnie de chemins de fer s'est entendue avec une collectivité ou d'autres parties intéressées pour démolir ou modifier une gare désaffectée, projet sur lequel le public pourra se prononcer et qui nécessitera une approbation. Dans certains cas, la procédure suivra son cours jusqu'à la conclusion souhaitée, mais il en sera autrement dans d'autres. Dans sa version actuelle, le projet de loi ne prévoit pas d'autre façon de céder une gare au cas où l'autorisation soit refusée.

Il pourra arriver aussi que la compagnie n'ait pas réussi à trouver un acheteur ni organisme disposé à prendre en charge le bâtiment. Si la collectivité ne tient pas à l'acquérir, la compagnie pourra demander la permission de la démolir. Si cette demande est refusée, on peut supposer que la compagnie continuera d'avoir certaines obligations, même si le bâtiment est désaffecté et que la collectivité ne veuille pas en assumer la préservation.

À cause de cette omission, une société ferroviaire pourra être obligée de conserver indéfiniment les gares désaffectées. On peut se demander pourquoi une gare patrimoniale devrait être conservée dans de telles conditions—un bâtiment vide, sans rôle ni usage—et si c'est un des objectifs du projet de loi, il devrait alors contenir des dispositions prévoyant des situations bien concrètes.

Étant donné que ces gares sont généralement situées tout près de voies ferrées toujours en service, l'aspect sécuritaire est important. Il est dangereux d'entretenir des bâtiments vides le long d'une voie ferrée. Les personnes qui y pénétreraient, par exemple, peuvent menacer l'intégrité du bâtiment, les activités ferroviaires et même leur sécurité; or, ce sont généralement des enfants.

La préservation de bâtiments entraîne des frais réels, pour ce qui est de la sécurité, de l'entretien et des autres services. Ces frais ne sont pas compatibles dans le contexte de la nouvelle réglementation des activités ferroviaires, qui force les entreprises à être productives et concurrentielles. En fait, toutes les références aux pertes et aux coûts subis dans ces circonstances ont été supprimées du projet de loi lors de son étude en comité à la Chambre des communes.

Conformément à la coutume qui s'est établie au cours des ans, les objets et les bâtiments qui méritent d'être préservés, mais qui ne sont plus utiles à leur propriétaire, devraient être remis aux pouvoirs publics pour être intégrés à un ensemble de valeurs et de biens patrimoniaux nationaux ou régionaux. Le projet de loi devrait renfermer des dispositions précises prévoyant que si une gare patrimoniale ne sert plus à des fins d'exploitation ferroviaire et que la compagnie n'est pas autorisée à s'en défaire comme elle le souhaite, celle-ci devrait pou-



[Text]

In Vancouver, extensive renovations have also been made to the company's former station at a cost of almost \$8.5 million. The station has been turned into a modern, efficient office building, while preserving its heritage features. The station's concourse area is the main access for rapid transit and ferry services.

These kinds of renovations that allow the continued and effective use of stations have been the best way to ensure the ongoing wellbeing of important heritage structures. But not all stations merit such attention. In communities where stations are no longer required for railway purposes, every effort is made to make these structures available to local organizations or individuals. It is not possible to do this in all instances, nor is the effort always welcome.

The company will continue to do what it can to help preserve railway stations in those communities where there is an interest. CP Rail also supports a more formal mechanism to achieve this aim.

Our specific comments on Bill C-205 focus in two areas. The first area is the need for a formal mechanism to deal with heritage stations that are no longer a part of the railway's operations, but for which no approved alternate purpose has been identified. The second area is to make a clearer distinction between the heritage features and functional requirements of stations that continue to serve as an integral part of contemporary railway operations.

Because the authorizations referred to in Bill C-205 will not replace "any other authorization or approval required by law," it is useful to review the role of existing legislation that will continue to apply to railway stations.

A railway wishing to dispose of a surplus railway station is currently governed by section 119 of the Railway Act and the regulations made under it. These regulations require publication and posting of notice indicating that an application for removal will be filed with the National Transportation Agency not less than 30 days from the date of the notice. The notice also indicates the process for those opposed to the removal to register their objections with the agency.

The application for authority to remove the station includes such information as why the application is being made—usually that the station is no longer required for railway purposes—and the intended future use of the structure if there are plans to convey it to a third party.

Copies of the applications are sent to interested parties designated by the agency. The regulations under section 119 of the Railway Act have enabled the disposal of a substantial number of railway stations to interested parties and communities. However, while the existing process does create a mechanism for taking the public interest into account, its focus is chiefly on arriving at a decision that the building is no longer required for railway purposes.

Bill C-205 goes beyond the question of railway requirements and proposes a useful and additional mechanism to deal with railway stations designated as heritage structures.

[Traduction]

À Vancouver, on a entrepris d'importants travaux de restauration dans une ancienne gare, qui ont coûté près de 8,5 millions. Tout en préservant ses caractéristiques patrimoniales, on a fait du bâtiment un édifice à bureaux moderne et fonctionnel. Le hall de la gare constitue l'accès principal à des services de train de banlieue et de traversier.

Ce type de restauration, qui permet de conserver aux gares leur utilité, est le meilleur moyen d'assurer le maintien d'importants bâtiments patrimoniaux. Toutes les gares ne méritent pas tant de soins. Dans les localités où les gares ne servent plus, on s'efforce de les mettre à la disposition de particuliers ou d'organismes locaux. La chose n'est pas possible dans tous les cas et ces efforts ne sont pas toujours bien accueillis.

La compagnie continuera de collaborer à la protection des gares dans les collectivités qui manifestent de l'intérêt. À cette fin, CP Rail souhaite la mise en place d'un mécanisme d'intervention plus systématique.

Nos observations sur le C-205 concernent également deux points particuliers. D'abord, la mise en place d'un mécanisme formel pour veiller aux gares patrimoniales qui ne servent plus à des activités ferroviaires, mais qui n'ont pas encore trouvé d'autre vocation. Ensuite, il y a lieu de faire une distinction entre les caractéristiques patrimoniales et les besoins fonctionnels des gares qui font toujours partie du réseau ferroviaire.

Comme les autorisations prévues dans le projet de loi C-205 ne peuvent remplacer «toute autre autorisation ou approbation légalement requise», il sera utile de revoir le rôle de la loi actuelle qui continue de s'appliquer aux gares de chemins de fer.

Toute compagnie qui souhaite se défaire d'une gare est assujettie aux prescriptions de l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer et des règlements qui en découlent. Les règlements exigent la publication et l'affichage d'un avis indiquant qu'une demande de démolition sera présentée à l'Office national des transports au moins dans les 30 jours qui suivront la date de l'avis. L'avis doit également indiquer de quelle manière les opposants peuvent présenter leurs objections auprès de l'Office.

La demande d'autorisation doit préciser entre autres choses ce qui motive la demande—en règle générale, c'est parce que la gare n'est plus utile à l'exploitation du chemin de fer—et quel en sera l'usage futur s'il est prévu de la céder à une tierce partie.

Des copies de la demande sont transmises aux parties intéressées désignées par l'Office. Les règlements pris en vertu de l'article 119 ont permis de céder un bon nombre de gares à des particuliers et à des collectivités. Cependant, s'il est vrai que la procédure actuelle constitue un mécanisme qui veut servir l'intérêt général, elle vise essentiellement à établir que le bâtiment n'est plus utile à l'exploitation du chemin de fer.

Le projet de loi C-205 va au-delà des nécessités ferroviaires et propose une formule ingénieuse visant les gares ferroviaires désignées gares patrimoniales.



[Text]

know more about the company's contribution to the nation's growth and prosperity.

[Traduction]

renseigner les canadiens sur le rôle qu'il a joué dans la croissance et la prospérité du Canada.

Le Canadien Pacifique a constitué d'importantes collections d'objets anciens, qui sont à la disposition des historiens, universitaires, étudiants, écrivains, éditeurs et du public en général. Par exemple Pierre Berton y a puisé pour rédiger «Un rêve insensé» et la Société Radio-Canada pour préparer des séries télévisées. Elles furent également mises à contribution pour «The Great CPR Exposition» et la conférence historique organisée par le Museum Glenbow de Calgary. Plus récemment, TV Ontario a eu recours à cette source pour monter la série de 16 émissions éducatives, «Origins», sur l'histoire du Canada depuis l'âge glaciaire jusqu'à la pose du dernier tire-fond sur la voie ferrée du CP. Ces séries financées par CP Rail ont été diffusées, en anglais et en français, dans toutes les écoles à travers le Canada.

Des centaines d'autres documents, livres, articles, thèses et histoires, ont été rédigés à partir des archives du Canadien Pacifique.

À l'été de 1985, la compagnie a fait revivre la cérémonie du dernier tire-fond à Craigellachie, dans les monts Selkirk, en Colombie-Britannique, pour célébrer le centenaire de l'événement. Le 7 novembre, exactement 100 ans après la première cérémonie, la compagnie en a organisé une autre pour rappeler aux Canadiens que leur premier lien matériel avait été ce ruban d'acier.

Au cours des années 70 et au début des années 80, le Canadien Pacifique a fait parader un train d'époque dans lequel étaient exposés du matériel ferroviaire ancien et des photographies. L'exposition a visité une cinquantaine de localités qui célébraient leur centenaire ou d'autres événements historiques locaux.

Des particuliers, des organismes et des collectivités nous ont fait parvenir des milliers de demandes de renseignements historiques et d'aide financière. Nombre de ces demandes portent sur la préservation ou la restauration d'anciennes installations ou de matériel roulant du Canadien Pacifique.

Des douzaines d'anciennes gares du CP appartiennent maintenant à des musées ou à des individus, et quelque 275 locomotives ou wagons qui ont été conservés, ont appartenu au Canadien Pacifique.

Cependant, les caractéristiques historiques et patrimoniales des gares ne peuvent être considérées indépendamment des questions de sécurité et d'efficacité reliées à l'exploitation. Il faut souvent entreprendre des réparations pour maintenir des gares en exploitation.

C'est ainsi que des réparations d'urgence ont été entrepris pour que des bâtiments continuent d'être utilisés. Par exemple le siège social de la compagnie à Montréal, fait l'objet d'un projet de réparations commencé il y a plus de dix ans et qui a coûté plus de 18 millions. On a remis dans son état initial la toiture du bâtiment faite de cuivre et d'ardoise. Des fenêtres en bois confectionnées sur mesure ont été installées pour conserver le caractère de la gare et aussi pour répondre à des impératifs de gestion et d'utilisation d'énergie. Les murs extérieurs ont été ravalés et l'intérieur a été restauré.

Large, valuable collections of artifacts have been assembled by Canadian Pacific. These are available to historians, scholars, students, writers, publishers and the general public. This source of material, for example, was used for Pierre Berton's "National Dream" and the subsequent CBC television series. It was also used for "The Great CPR Exposition" and historical conference by the Glenbow Museum in Calgary. More recently, this source material has been used for TV Ontario's "Origins", a 16-part educational series on the history of Canada from its first Ice-Age inhabitants to the driving of the last spike on the CPR. The "Origins" series, funded by CP Rail, has also been shown in English and French to schools across Canada.

Hundreds of other books, articles, theses and stories have been written from Canadian Pacific's archival collection.

In the summer of 1985, the company staged a re-enactment of the Last Spike ceremony at Craigellachie in the Selkirk Mountains of British Columbia to mark the centennial of that event. On November 7, 100 years to the day and minute of the original ceremony, the company organized another public event to remind Canadians of the ribbon of steel that first united them physically.

During the 1970s and early 1980s Canadian Pacific maintained and operated a train of vintage rolling stock outfitted with displays of railway artifacts and early photographs. This train was made available to some 50 communities throughout Canada which were observing their centennials or celebrating other local historical events.

Thousands of requests for historical information and financial support have been received from individuals, organizations and communities across Canada. Many of these have to do with the preservation or restoration of former Canadian Pacific facilities or rolling stock.

Dozens of former CP Rail stations are in the hands of museums or individuals, and some 275 preserved examples of railway locomotives or rolling stock have been identified as having belonged to Canadian Pacific.

However, historical and heritage features of stations cannot be considered in isolation of the concurrent need for safe and efficient railway operations. Frequently, renovations are required to sustain the operational usefulness of stations over time.

In some cases, extensive renovations have been undertaken to allow these buildings to retain a useful role. For example, the company's headquarters in Montreal has received more than \$18 million in renovations in a project begun more than 10 years ago. Copper and slate have been used to restore the roof to its original finishes. Custom-designed wooden windows have been installed to complement the character of the station, and to provide more contemporary energy management and function. The exterior has been cleaned and repaired, and the interior refurbished.

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, September 20, 1988

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-205, to protect heritage railway stations, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Charles Turner (Acting Chairman) in the Chair.

The Acting Chairman: We are here today to listen to further comments on Bill C-205, an Act to protect heritage railway stations.

I read somewhere that I used to pass stations and wave at people. I should like to state that the rules, at that time, stipulated that any running train was to be inspected by the agent or the operator, and that the crew was to exchange signals. That is the reason why I waved as I went by the stations.

Today we have with us officials from the Canadian Pacific Railway, the Canadian National Railways, VIA Rail, and officials from the Canadian Pacific Railway: Mr. Dennis Ape-daille, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs; Mr. Raymond O'Meara, Director of Regulatory Affairs; and Mr. H.C. Wendlandt, counsel. Gentlemen, please present your brief.

Mr. Dennis Ape-daille, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs, Canadian Pacific Railway: Honourable senators, it would be an understatement to say that we are pleased to be here. We appreciate being able to give you our views in person, rather than your having to depend on the representations of other parties about our views.

Our brief, which I would like to paraphrase for you as quickly as possible, makes two suggestions for amendment in the context of one general position. That general position is—and I would like to make this very clear—that we fully support the objectives of the bill. The purpose of our suggested changes is to make the bill work more effectively. There are other aspects that merit your attention, but perhaps others will speak to those matters.

I probably do not need to say to the group in this room that the beginnings of Canadian Pacific are very tightly woven into the beginnings of Canada. The story of one cannot be told without telling the story of the other.

The company was incorporated in 1881 to build a railway from eastern Canada to the Pacific, and thereby fulfilling a condition under which British Columbia entered Confederation. Construction and operation of a trans-continental railway led naturally to the operation of other businesses.

From its early years, Canadian Pacific has been proudly aware of its heritage. It has done much to help Canadians

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 20 septembre 1988

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déposé le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Charles Turner (président suppléant) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: Aujourd'hui, nous allons entendre d'autres témoignages concernant le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales.

On a écrit quelque part que j'avais l'habitude de passer les gares en saluant les gens de la main. Je tiendrais à préciser que les règlements disaient à cette époque, que tous les trains en marche devaient être inspectés par l'agent ou par l'opérateur et que l'équipage devait échanger des signaux. C'est la raison pour laquelle je faisais des signes chaque fois que je passais devant une gare.

Aujourd'hui, nous avons des représentants du Canadien Pacifique, des Chemins de fer nationaux, de VIA Rail et de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine. Je cède la parole immédiatement aux représentants du Canadien Pacifique, M. Dennis Ape-daille, vice-président adjoint, Relations avec les gouvernements et l'industrie, Canadian Pacific; Honora-bles sénateurs, ce serait un lieu commun que de vous répéter que nous sommes heureux d'être ici. Nous apprécions l'occasion de pouvoir vous exprimer de vive voix notre point de vue, plutôt que par personne interposée.

Dans notre mémoire, que je voudrais vous résumer le plus rapidement possible, nous faisons deux propositions d'amendement en fonction d'un seul point de vue général. Ce point de vue—et je tiens à l'exprimer bien clairement—c'est que nous appuyons sans réserve les objectifs du projet de loi. L'unique but de nos suggestions est d'accroître l'utilité du projet de loi. Il y a d'autres aspects qui méritent votre attention, mais sans doute que vous aurez l'occasion d'entendre d'autres témoignages à ce sujet.

Il est sans doute superflu de vous rappeler que les débuts du Canadien Pacifique sont intimement liés à la naissance du Canada. Il serait impossible d'écrire l'histoire du Canada sans raconter aussi celle de notre compagnie, et vice versa.

Celle-ci avait été constituée en 1881 pour construire un chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique, ce qui était d'ailleurs une condition à l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération. La construction et l'exploitation d'un chemin de fer transcontinental débouchaient naturellement sur l'exploitation d'autres entreprises.

On peut dire que le Canadian Pacific a toujours été conscient et fier de son patrimoine. Il a toujours cherché à mieux

# REPORT OF THE COMMITTEE

## RAPPORT DU COMITÉ

Tuesday, September 20, 1988

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

### THIRTEENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, September 14, 1988, examined the said Bill and has agreed to report the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président par intérim*

CHARLES TURNER

*Acting Chairman*

### TREIZIÈME RAPPORT

Votre Comité auquel a été déposé le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 14 septembre 1988, étudié ledit projet de loi et a convenu d'en faire rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

Le mardi 20 septembre 1988



M. Porteous fait une déclaration et, avec son témoin, répond aux questions.  
M. Franklin fait une déclaration et, avec son témoin, répond aux questions.  
M. du Plessis dépose une lettre du ministère de la Justice. EX-PJ-TC-34-B.  
L'honorable sénateur Robertson propose, Que conformément à l'article 79 du Règlement, le président le treizième rapport du Comité.  
Après débat, La motion, mise aux voix, est adoptée.  
A 12 h 10 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.  
ATTESTE:

*Le greffier du Comité*  
André Reny  
*Clerk of the Committee*

Mr. Porteous made a statement and, together with his witness, answered questions.  
Mr. Franklin made a statement and, together with his witness, answered questions.  
Mr. du Plessis tabled a letter from the Department of Justice. EX-PJ-TC-34-B.  
The Honourable Senator Robertson moved— That pursuant to Rule 79, the Chairman report Bill C-205 without amendment as the Thirteenth Report of the Committee.  
Following debate and the question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.  
The Committee adjourned at 12:10 p.m.  
ATTEST:

PROCES-VERBAL

LE MARDI 20 SEPTEMBRE 1988

(62)

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, SEPTEMBER 20, 1988

(62)

[Translation]  
The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.  
*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Corbin, Davey, David, Doyle, Fairbairn, MacDonald (Halifax), Stewart (Antigonish-Guysborough) and Turner. (10)  
*In attendance:* From the Research Branch of the Library of Parliament, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer; and Mr. Raymond du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel of the Senate.  
*Also in attendance:* Official reporters of the Senate.  
*Witnesses:*  
Mr. Gordon Taylor, MP.

*From the Department of Environment:*  
Mrs. Christina Cameron, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service.

*From Canadian Pacific Railway:*  
Mr. Dennis Apedaile, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs;  
Mr. Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs;

Mr. H. C. Wendlandt, General Solicitor.

*From Canadian National Railways:*  
Mr. W. T. Kelley, Director, Public Affairs.

*From VIA Rail Canada:*

Mr. Hugh Porteous, Director, Government Relations and Coordination of Special Projects;  
Mr. Alain Nantel, Director, Real Estate Management.

*From Heritage Canada:*

Mr. Jacques Dalibard, Director General;  
Mr. Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations.  
Pursuant to its Order of reference dated September 14, 1988, the Committee began its study of Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations.

Mr. Apedaile made a statement and, together with his witnesses, answered questions.  
Mr. Taylor responded to questions.  
The witness from the Department of the Environment answered questions.

Mr. Kelley made a statement and answered questions.  
The Chairman tabled a brief from Algoma Central Railway dated September 19, 1988 and signed by S.A. Black, Vice-President, Rail, EX-PJ-TC-34-A.

*Témoins:*

M. Gordon Taylor, député.

*Du ministère de l'Environnement:*

M<sup>me</sup> Christina Cameron, directeur général, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux.

*Du Canadien pacifique:*

M. Dennis Apedaile, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrielles;

M. Raymond L. O'Meara, directeur, Affaires réglementaires;

M. H. C. Wendlandt, solliciteur général.

*Du Canadien national:*

M. W. T. Kelley, directeur, Affaires publiques.

*De VIA Rail Canada Inc.:*

M. Hugh Porteous, directeur, Relations avec les gouvernements et Coordination des stratégies spéciales;  
M. Alain Nantel, directeur, Gestion immobilière.

*De la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine:*

M. Jacques Dalibard, directeur général;  
M. Douglas Franklin, directeur, Relations internes et gouvernementales.  
Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 septembre 1988, entreprend son étude sur le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales.

M. Apedaile fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.  
M. Taylor répond aux questions.  
Le témoin du ministère de l'Environnement répond aux questions.

M. Kelley fait une déclaration et répond aux questions.  
Le président dépose un mémoire d'Algoma Central Railway daté du 19 septembre 1988 et signé S.A. Black, vice-président, Rail, EX-PJ-TC-34-A.

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Senate of September 14, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Honourable Senator Turner moved, seconded by the Honourable Senator Stewart (*Antigonish-Guysborough*), that the Bill C-205, An Act to protect the heritage railway stations, be read the third time.

After debate,

In amendment, the Honourable Senator Turner moved, seconded by the Honourable Senator Sinclair, that the Bill be not now read the third time but that it be referred back to the Standing Senate Committee on Transport and Communications for further study.

After debate, and—

The question being put on the motion in amendment, it was—  
Resolved in the affirmative, on division."

ORDRE DE Renvoi

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 14 septembre 1988:

"Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Turner propose, appuyé par l'honorable sénateur Stewart (*Antigonish-Guysborough*), que le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, soit lu la troisième fois.

Après débat,

En amendement, l'honorable sénateur Turner propose, appuyé par l'honorable sénateur Sinclair, que le projet de loi ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude plus approfondie.

Après débat,

La motion en amendement, mise aux voix, est adoptée, à la majorité."

*Le greffier du Sénat*  
Charles A. Lussier  
*Clerk of the Senate*



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Charles Turner, *Chairman* (Acting)  
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams  
Bell  
Corbin  
Davey  
David  
Doyle  
Fairbairn  
MacDonald (*Halifax*)  
MacEachen, P.C.  
\*Murray, P.C. (or Doody)  
Robertson  
Stewart  
Stewart  
Turner (*Antigonish-Guysborough*)

\**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Fairbairn substituted for that of the Honourable Senator Bonnell. (*September 19, 1988*)  
The name of the Honourable Senator David substituted for that of the Honourable Senator Spivak. (*September 19, 1988*)

The name of the Honourable Senator Doyle substituted for that of the Honourable Senator Macdonald (*Cape-Breton*). (*September 19, 1988*)

The name of the Honourable Senator Corbin substituted for that of the Honourable Senator van Roggen. (*September 20, 1988*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président* (intérimaire): L'honorable Charles Turner  
*Vice-président*: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams  
Bell  
Corbin  
Davey  
David  
Doyle  
Fairbairn  
MacDonald (*Halifax*)  
MacEachen, c.p.  
\*MacEachen, c.p.  
(ou Frith)  
\*Murray, c.p. (ou Doody)  
Robertson  
Stewart  
Stewart  
Turner (*Antigonish-Guysborough*)

\**Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du Comité:*

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn substitué à celui de l'honorable sénateur Bonnell. (*le 19 septembre 1988*)  
Le nom de l'honorable sénateur David substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak. (*le 19 septembre 1988*)

Le nom de l'honorable sénateur Doyle substitué à celui de l'honorable sénateur Macdonald (*Cape-Breton*). (*le 19 septembre 1988*)

Le nom de l'honorable sénateur Corbin substitué à celui de l'honorable sénateur van Roggen. (*le 20 septembre 1988*)

Published under authority of the Senate by the

Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par  
l'imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9



WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

## THIRTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE

## TREIZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

Bill C-205, An Act to protect  
heritage railway stations

Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares  
ferroviaires patrimoniales

Complete proceedings on:

Seul et unique fascicule concernant:

Issue No. 35

Fascicule n° 35

Tuesday, September 20, 1988

Le mardi 20 septembre 1988

The Honourable CHARLES TURNER  
*Chairman (Acting):*

L'honorable CHARLES TURNER  
*Président par intérim:*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Second Session  
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la  
trente-troisième législature, 1986-1987-1988















JUL 19 1989



